TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII — GDYNIA, 15 maja 1938 r. — NR 9

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Polski przemysł okrętowy

(Referat, wygłoszony na Ogólnym Zebraniu Związku Izb Przemysłowo - Handlowych w dniu 7 maja br. w Poznaniu).

Sprawa przemysłu okrętowego jest wielkim zagadnieniem ogólnopolskim. Zagadnienie to bowiem łączy się bezpośrednio ze sprawą rozbudowy naszej marynarki wojennej i handlowej. Występują tu zatem względy na obronność kraju, jako też bardzo ważkie względy gospodarcze. Podjęcie dyskusji przez Związek Izb nad stworzeniem rodzimego przemysłu okrętowego, Izba Gdyńska uważa za bardzo celowe i stwierdza, że istnieją konkretne podstawy i możliwości do pomyślnego rozwiązania tego problemu.

Ponadto szereg innych momentów umacnia Izbę Gdyńską w przekonaniu o realności problemu powstania polskiego przemysłu okrętowego.

Momentem takim jest w pierwszym rzędzie godny podkreślenia fakt dużej aktywności Ministerstwa Przemysłu i Handlu i prywatnych sfer gospodarczych w zakresie powiększenia tonażu polskiej floty handlowej. W roku ubiegłym i bieżącym oddano stoczniom zagranicznym, Stoczni Gdańskiej oraz Stoczni w Gdyni ogółem zamówień na 15 nowych jednostek.

Według prowizorycznych obliczeń naszej Izby przedstawiają te zamówienia wartość ponad 40 milionów złotych.

Po uruchomieniu zamówionych nowych jednostek wzrośnie procentowy udział obsługi portów polskiego obszaru celnego przez naszą flotę handlową przypuszczalnie o dalsze 4—5% tak, że udział polskiej floty handlowej w przewozach morskich naszego handlu zagranicznego dzięki powyższym zamówieniom będzie się mógł wówczas podnieść do 15%.

Korzystnym dla omawianej sprawy momentem jest także przejęcie warsztatów reperacyjnych Stoczni Gdyńskiej przez „Wspólnotę Interesów" i przeistoczenie jej na pełnowartościową stocznię budowy okrętów. Obecna Stocznia Gdyńska otrzymała już zamówienia na statki i będzie się niewątpliwie rozwijała pomyślnie. Powstanie przeto w porcie naszym przedsiębiorstwo, które wywrze dodatni wpływ na przystosowanie się przedsiębiorstw przemysłowych w kraju do produkcji części i urządzeń okrętowych. Nie ulega bowiem wątpliwości, że najlepszym wychowawcą przemysłu w kierunku nastawienia się jego na wzmiankowaną produkcję były zawsze stocznie krajowe.

Wreszcie należy zwrócić uwagę na poczynania naszej Marynarki Wojennej, która w sposób zdecydowany dąży do zapewnienia przemysłowi krajowemu coraz to większego udziału w produkcji okrętów i innych jednostek wojennych. Dowodem tego są dane, jakie zostały opublikowane przez Marynarkę Wojenną na Wystawie Przemysłu Metalurgicznego i Elektrotechniczn. w Warszawie w r. 1936. Wynika z nich, że przy jednym z trawlerów, wykonanym w kraju, otrzymał przemysł krajowy zamówień na kwotę zł 710.000,— i że przy wszystkich budowach, wykonanych przez Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej w Gdyni, udział przemysłu zagranicznego uległ ograniczeniu do najmniejszych i jedynie koniecznych rozmiarów. Przy niektórych jednostkach, wykonanych w kraju, partycypował przemysł krajowy w granicach do 95%. Oczywiście jest to przykład udziału przemysłu krajowego przy budowie mniej skomplikowanych jednostek

morskich. Przy bardziej skomplikowanych okrętach, według opinii fachowców, udział przemysłu krajowego mógłby sięgać normalnie 70%. Również konkretnym faktem jest stopniowy wzrost udziału przemysłu krajowego w budowie okrętów wojennych, wykonywanych za granicą. O ile przy kontrtorpedowcach, wykonywanych w zagranicznych stoczniach („Wilk", „Wicher"), nie brał on wcale udziału, to już przy stawiaczu min („Gryf") wynosił tenże udział 6,7%, przy kontrtorpedowcu „Grom" 8,15%, przy dwóch łodziach podwodnych zamówionych w Holandii w 1936 roku — 12,26%.

Jak ponadto wynika z zestawienia, sporządzonego przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, także i przy budowie naszych statków handlowych niektóre gałęzie produkcji przemysłowej biorą już pewien udział w dostawach, a nawet — jak nam wiadomo, utorowały sobie te przemysły drogę dla dostaw do budowy obcych statków handlowych, chociaż na razie tylko w niewielkich rozmiarach.

Dla przemysłu naszego w zakresie produkcji części i urządzeń okrętowych otwiera się zatem duże pole działania.

Do zakresu budowy statków na stoczniach okrętowych wchodzi budowa nowych statków i reperacja statków, będących w użyciu. Stocznie wykonują wprawdzie we własnym zakresie niektóre części, wchodzące w skład wyposażenia statków, prowadząc pewne działy, jak np. dział stolarski, odlewnie lub też działy budowy maszyn i motorów. Przeważnie jednak zamawiają one poszczególne części, potrzebne do montowania kadłuba oraz wyposażenia statków we wszelkie urządzenia i mechanizmy, potrzebne do normalnej ich eksploatacji, w odnośnych fabrykach. Stocznie są przeważnie, jak to zresztą słusznie podkreśliło Ministerstwo w piśmie do p. Ministra Klarnera, montowniami. Również i nasze stocznie okrętowe mają być montowniami. Dlatego też istnienie stoczni w porcie nie ogranicza udziału fabryk zaplecza w budownictwie okrętowym. Do branży przemysłu okrętowego należą w pierwszym rzędzie stocznie, a poza tym będą mogły do niej należeć wszystkie przedsiębiorstwa przemysłowe, które zajmą się produkcją części i urządzeń, potrzebnych dla budowy statków na stoczniach.

Mówiąc o przemyśle okrętowym, nie możemy jednakże mieć na uwadze wyłącznie interesów tego przemysłu. Niewątpliwie interesy te są bardzo poważne, jak to wynika chociażby z przytoczonej już cyfry, ilustrującej wartość dokonanych w ostatnim czasie zamówień dla naszej floty handlowej. W państwach morskich stanowi produkcja urządzeń okrętowych ważne działy dla wielu dużych przemysłów niezależnie od pracy samych stoczni, tak, iż znaczenie poruszanego tu zagadnienia z punktu widzenia interesów przemysłu nie może być pod żadnym względem kwestionowane. Niemniej jednakże trzeba uprzytomnić sobie, że zadaniem przemysłu okrętowego jest przede wszystkim należyta obsługa klienta, którym jest Marynarka Handlowa względnie Wojenna. Dlatego też przy dyskutowaniu poruszonego zagadnienia musimy zdać sobie sprawę z tego, że na pierwszym miejscu stoją interesy marynarki i że interesy przemysłu uwzględniane być mogą jedynie w miarę tego, jak dalece przemysł ten jest przystosowany do wykonywania poszczególnych części, składających się na całość okrętu i to wykonania nadzwyczaj precyzyjnego i w ramach ściśle ustalonych wymogami nawigacji. Długoletnie doświadczenia zagranicy pouczają nas, że nawet nieznaczne odchylenia od norm, przyjętych dla poszczególnych rodzajów jednostek morskich, względnie niedostosowanie poszczególnych części statku do rodzaju podróży, jaką dany statek ma odbywać, względnie towarów, jakie ma przewozić, odbija się wysoce niekorzystnie na eksploatacji statku, powodują jej podrożenie, uniemożliwiając współzawodnictwo z konkurencją innych państw morskich. W tym względzie przy budownictwie okrętowym należy się kierować tylko konkretnie postawionymi zadaniami technicznymi i kalkulacyjnymi. *Toteż mówiąc o budownictwie okrętowym w kraju względnie produkcji części, potrzebnych dla tego budownictwa, musimy dążyć do tego, aby okręty u nas budowane odpowiadały pod względem ceny i jakości okrętom, budowanym za granicą na stoczniach, które mają za sobą długoletnie doświadczenie.*

Konsekwencją takiego rozumowania powinno być przyjęcie zasady, że stoczniom rodzimym należy zapewnić możliwość otrzymywania materiałów do budowy statków na warunkach najdogodniejszych. *Jeżeli rodzimy przemysł dostosuje się do wymogów technicznych i zdobędzie możliwości dostaw konkurencyjnych, to oczywiście temu przemysłowi należy dawać pierwszeństwo.*

Przy rozpatrywaniu tych szczegółów zwracano naszej Izbie uwagę, że z polskich materiałów, jak np. z polskich płyt stalowych, buduje się statki na stoczniach zagranicznych i to po cenach konkurencyjnych. Znane są zresztą liczne wypadki z dziedziny naszego eksportu, że produkty, wytwarzane z naszych surowców, kupować można taniej za granicą, niż w kraju. Jeżeli przeto przyjmiemy tezę podstawową, że statki budowane w kraju muszą pod względem ceny odpowiadać statkom budowanym za granicą, to dojść możemy jedynie do konkluzji, że *wszelkie dostawy na cele budownictwa okrętowego dla stoczni krajowych muszą być traktowane na równi z eksportem, z wszystkimi konsekwencjami stąd wynikającymi.* Ten postulat stosować trzeba nie tylko do poszczególnych części statków, stanowiących przedmiot dostaw, ale także i do środków produkcji, jak węgla i innych materiałów, niezbędnych do prowadzenia zakładów stoczni. Jedynie przy spełnieniu tego warunku możemy mówić o konkurencyjności budowy statków w kraju.

Konkretnym sposobem przystosowania przemysłu krajowego do budownictwa okrętowego jest odpowiednie i poważne zainteresowanie się ze strony tego przemysłu produkcją wyrobów dla stoczni krajowych i zagranicznych. W tym celu koniecznym jest niezwłoczne przystąpienie przez przemysł pomocniczy krajowy do badania przyjętych w budownictwie okrętowym standartów, czyli t. zw. norm okrętowych. Państwa o rozwiniętym przemyśle okrętowym posiadają własne normy. Znane są normy brytyjskie, niemieckie i skandynawskie. Zresztą wszystkie rodzaje norm okrętowych są do siebie bardzo zbliżone. Dlatego też zaznajomienie się chociażby z jedną grupą tych norm pozwoliłoby przemysłowi naszemu na stwierdzenie jego możliwości produkcyjnych w zakresie dostaw na cele budownictwa okrętowego i na odpowiednie przystosowanie swojej produkcji. Omawiane normy nie stanowią żadnej tajemnicy, tak, iż każde zainteresowane przedsiębiorstwo przemysłowe może nabyć w księgarniach niemieckich katalog norm i następnie sprowadzić sobie najdokładniejsze opisy poszczególnych części okrętowych.

Zagadnienie powstania rodzimego przemysłu okrętowego wymaga jednak znacznie szerszego ujęcia, niż zatrzymanie się tylko na szczegółach, dotyczących konkurencyjności i fachowości tego przemysłu. Rozwiązanie tego problemu wymaga zainicjowania takiego kierunku w naszej polityce gospodarczej, któryby usunął szereg trudności, jakie napotykamy zarówno w poczynaniach tego przemysłu, jak i w rozwoju floty handlowej. Trzeba stworzyć warunki ogólne, sprzyjające rozwojowi tych dziedzin gospodarczych. Mam tu na myśli rozwiązanie problemu kredytów hipotecznych dla marynarki handlowej, następnie stworzenie pewnego kompleksu preferencyj, czy też pomocy dla omawianego przemysłu. Wspomnieć tu należy o coraz częściej wzmiankowanym na różnych konferencjach „programie rozbudowy floty handlowej". Otóż pragnę podkreślić, iż program taki musi być bardzo elastyczny. Można więc mówić tylko ogólnie o wybudowaniu pewnego quantum tonażu na przestrzeni pewnej określonej ilości lat. Konkretne wykonanie takiego planu przystosowywać należy natomiast do bieżących warunków i sytuacji w naszym handlu zamorskim i w żegludze morskiej.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu proponuje we wzmiankowanym już piśmie do p. Prezesa Związku Izb powołanie do życia biura technicznego informacyjno-doradczego w Gdyni dla informowania naszego przemysłu o wymaganiach w budownictwie okrętowym i pośredniczenia między stoczniami i przemysłem. Projekt ten, jak wnioskować można z oświadczeń innych Izb, nie spotkał się z uznaniem. Do negatywnej oceny tego projektu przyłącza się również Izba Gdyńska. Podkreślając jeszcze raz to, co już powiedziano o roli stoczni okrętowych, jako najlepszym informatorze i wychowawcy dla przemysłu i powołując się na przytoczone już względy ogólniejsze, widzielibyśmy raczej rozwiązanie tej sprawy w formie utworzenia stałej komisji, powołanej przez Ministerstwo, któraby działała przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, jako tej, w której okręgu znajdują się stocznie okrętowe. Udział w takiej komisji powinniby brać przedstawiciele marynarki handlowej i wojennej oraz stoczni okrętowych. Zadaniem takiej komisji powinnoby być, jak już powiedziano, czuwanie nad celowym rozwiązaniem tych wszystkich problemów, które z zagadnieniem powstania i rozwoju rodzimego przemysłu okrętowego się łączą, następnie troska o wypracowanie polskich norm dla budownictwa okrętowego i występowanie z projektami zarządzeń względnie tych form opieki i pomocy ze strony czynników rządowych, które są konieczne dla rozwoju stoczni okrętowych i całkowitego załatwienia problemu współpracy tych stoczni z przemysłem w kraju.

Wreszcie zdawać sobie należy sprawę z tego, że jesteśmy w zakresie budownictwa okrętowego w stadium początkowym. Nasze stocznie znajdują się w stadium inwestycyj przygotowawczych. Będą one musiały rozporządzać odpowiednim personelem fachowym, który nabierze pełnych walorów dopiero po odpowiednim przeszkoleniu. Wobec tego stocznie będą musiały ponieść pewne koszty związane z tym szkoleniem, co w początkowym stadium nie może nie odbić się na kalkulacji budowy okrętów w kraju i koszty te oczywiście będą wyższe, niż koszty budowy za granicą. Są to rzeczy zrozumiałe. Jednak względy gospodarcze przemawiają z całą stanowczością za tym. że pokrycie tych kosztów powinno nastąpić w stadium przejściowym ze źródeł ogólno-państwowych. Mogłoby to nastąpić w początkowym okresie w drodze przyjścia stoczniom z pomocą ewentualnie drogą pokrycia wspomnianych różnic pomiędzy kosztami budowy okrętów w kraju i za granicą. Jest to droga naturalna, po której kroczyły wszystkie państwa zagraniczne przy rozbudowie swego przemysłu okrętowego i po której kroczą niektóre z nich obecnie jeszcze przy odmładzaniu swego tonażu.

Kończąc reasumuję i proponuję wnioski następujące:

1) Powstanie stoczni okrętowych w Gdyni i jak najściślejsze powiązanie ich pracy z produkcją przemysłu w głębi kraju należy uważać za zjawisko wysoce dodatnie dla ożywienia działalności przemysłowej. Związek Izb wyraża przekonanie, że przy współdziałaniu wszystkich czynników miarodajnych przemysł okrętowy w Polsce zajmie należne mu miejsce przy budowie wszelkich statków, jakich będzie potrzebowała Polska.

Związek Izb wyraża również głębokie zadowolenie ze stanowiska Ministerstwa Przemysłu i Handlu i „Żeglugi Polskiej", które z tak wielką przychylnością odniosły się do

inicjatywy stoczni gdyńskiej. zapewniając jej pierwsze zamówienia.

2) Dla powstania zdrowego rozwoju rodzimego przemysłu okrętowego jest koniecznym, aby ten przemysł był oparty na zasadach odpowiedniej obsługi swego klienta, tj. przedsiębiorstw żeglugowych. W związku z tym należy dążyć do tego, aby okręty, budowane w kraju, odpowiadały pod względem ceny i jakości okrętom budowanym za granicą.

3) Dla dokonania tego należy zapewnić stoczniom rodzimym możliwość otrzymywania materiałów do budowy statków na warunkach konkurencyjnych, przy czym przede wszystkim uwzględniać należy w zakresie dostaw przemysł krajowy.

4) Jest rzeczą pierwszorzędnej wagi dostosowanie przemysłu krajowego do budownictwa okrętowego, co może odbywać się stopniowo i w miarę rozwoju tego budownictwa. Należałoby przystąpić niezwłocznie do dokładnego badania. jakie materiały i przedmioty potrzebne przy budowie okrętów mogą być wyrabiane w kraju i co należy przedsięwziąć, aby nasz przemysł mógł brać coraz większy udział w dostawach dla stoczni.

5) Należy uwzględnić, że nowopowstający na podstawach handlowych przemysł budowy okrętów będzie musiał spełnić rolę pionierską i wyszkolić kadry pracowników. Jest to połączone z kosztami dodatkowymi, dla pokrycia których byłoby słusznym w początkowym okresie przyjść stoczni z pomocą, ewentualnie drogą pokrycia różnic w kosztach budowy okrętów w kraju i za granicą.

6) Dla ustalenia warunków ogólnych, niezbędnych dla rozwoju rodzimego przemysłu budowy okrętów i dla skoordynowania poczynań zainteresowanych w tym względzie czynników, wskazanym jest, aby Ministerstwo Przemysłu i Handlu powołało do życia stałą Komisję z przedstawicieli Marynarki Wojennej i Handlowej oraz stoczni okrętowych, która powoływałaby do współpracy przedstawicieli zainteresowanych gałęzi przemysłu.

S t a n i s ł a w T o r, Prezes Izby.

W sprawie uspławnienia Wisły

Leży przed nami praca p. t. „Wisla jako arteria węglowa“ b. min. inż. Antoniego Olszewskiego, delegata Polskiej Konwencji Węglowej, łaskawie nadesłana nam przez Sz. Autora. Rozprawie tej chcemy poświęcić kilka słów.

P. Minister Olszewski zajmuje się w swej pracy problemem, który od czasu konferencji w Izbie P.-H. w Gdyni dnia 9 VIII 37 jest stałym tematem rozpraw w prasie fachowej i gospodarczej. Ze względu na konieczność przewożenia zasadniczych surowców do portów polskich z jednego końca kraju na drugi (węgiel, drewno, rudę) uznano za konieczne zająć się sprawą pomocniczego odciążenia kolei drogą uspławnienia naszych rzek i budową kanałów.

We wstępie autor mówi:

„Jeśli chodzi o rzeki, to w przeciągu pierwszych lat po uzyskaniu niepodległości był opracowany szereg projektów na olbrzymią skalę jak np. projekt połączenia zagłębia węglowego kanałem z morzem i pokrycia całego kraju siecią kanałów; w celu realizacji tych projektów były utworzone specjalne szeroko rozbudowane organy w ramach b. Ministerstwa Robót Publicznych. Projekty te jednak nie liczyły się zupełnie ani z realnymi wymogami życia ani też z możliwościami finansowymi państwa. Toteż wkrótce zaprzestano mówić o tym temacie odnośne zaś organizacje i urzędy uległy likwidacji. Co więcej, z chwilą nastania kryzysu budżety na nasze rzeki uległy tak daleko posuniętej kompresji. — kompresji o wiele silniejszej, niż to miało miejsce we wszystkich innych dziedzinach, iż nie mogło być mowy już nie tylko o przystąpieniu do realizacji samych projektów. ale nawet o racjonalnej konserwacji istniejących budowli wodnych, mającej na celu jedynie ich zabezpieczenie od zniszczenia.“

Autor wskazuje, że sprawy te w ostatnich latach ruszyły z miejsca, ale tylko w postaci prac przy zaporach wodnych w górnym biegu naszych rzek. Ale i te prace — z powodu braku funduszów — posuwają się żółwim krokiem i obliczone są na długie lata. I dalej:

„Zagadnienie zaś spławności naszych rzek obudziło się z długiego letargu w swym całokształcie dopiero w roku ub. Stało się ono aktualne w związku z powstawaniem Centralnego Okręgu Przemysłowego. Przejawy tego żywszego zainteresowania znajdujemy zarówno w enuncjacjach decydujących czynników jak i w prasie codziennej, która tym sprawom poświęca coraz więcej uwagi. Zagadnieniem tym zajęły się również żywo sfery gospodarcze Zainteresowanie to samo w sobie jest niewątpliwie bardzo cenne, mamy jednakże wrażenie, że dyskusje i wysuwane w tym względzie projekty są często projektami mało realnymi, oderwanymi od życia. Mamy tu na myśli przede wszystkim dyskusje nad takimi np. projektami, które zmierzają do skierowania całego wywozu węgla z Polski drogą wodną. Jak wiadomo, głównie w tym celu omawiana była sprawa realizacji projektu na tak wielką skalę, jak budowa kanału Bydgoszcz — Gdynia. a jest przecież zupełnie jasne, że o tej sprawie nie można dziś dla wielu względów mówić realnie.

Wysuwanie tych projektów ma tę ujemną stronę, iż odciąga uwagę od zadań wykonalnych, o których realizacji mogłaby i powinnaby być mowa“.

Następnie autor zaznacza, że

> „głównym zadaniem (jego pracy) będzie danie odpowiedzi na pytanie, co powinno być przedsięwzięte ze strony rządu i przemysłu, aby wykorzystanie tej arterii wodnej mogło z fazy projektów wejść na realne tory".

Jak widzimy, autora interesuje, poza całokształtem, przede wszystkim sprawa usplawnienia górnego biegu Wisły i jej dorzeczy w celu umożliwienia bezpośredniego dowozu węgla do C. O. P. drogą wodną. Zagadnienie to autor stara się oświetlić z czysto praktycznego punktu widzenia, że się tak wyrazimy — z ołówkiem w ręku. Dotąd wszelkie prawie wynurzenia na interesujący nas temat — usplawnienia rzek i budowy kanałów w Polsce — przeważnie pomijały stronę rentowności wysuwanych projektów i, jak wspomina p. min. Olszewski, zupełnie nie liczyły się z naszymi finansowymi możliwościami.

Dlatego omawiana tu praca p. min. Olszewskiego jest wybitnie cenną, gdy zdolna ona jest ostudzić, i na pewno ostudzi, tych entuzjastów, którzy nadal wysuwają projekty zupełnie nierealne ze względu na ich olbrzymie koszty i nierentowność.

— • —

A teraz postępujemy za wywodami autora.

Wisła przed wojną, przebiegając przez 3 państwa, w odpowiedni sposób też była administrowaną. W części austriackiej rozpoczęte prace regulacyjne wskutek wojny musiały być przerwane w stanie niedokończonym.

Środkowa część Wisły w b. zab. rosyjskim, od Sandomierza do Otłoczyna, poza małymi robotami regulacji nurtu w rejonie warszawskim oraz kilku większych miast, wykazuje kompletne zaniedbanie i znajduje się jeszcze w zupełnie pierwotnym stanie, osobliwie od Sandomierza do Puław.

Dolny bieg Wisły — dawny pruski — jest stosunkowo uregulowany i wykazuje należytą konserwację za czasów polskich.

Rozdział IV charakteryzuje Wisłę jako arterię komunikacyjną, a w rozdziałach następnych poddano analizie możliwości transportowe, prze- i wyładunkowe oraz zbytu węgla na trasie od G. Śląska i Zagłębia do rejonu C. O. P. i Sandomierza.

Autor w nich stwierdza, że

a) obecne punkty wyładowcze na górnej Wiśle są wystarczające dla transportów węglowych,

b) konsumcja węgla w rejonach tej trasy nie przekracza obecnie 250.000 t. rocznie, a łącznie z rozbudową C. O. P. dojść może max. do 1 miliona ton,

c) że w 1936 r. drogą wodną przewieziono 103.100 t. węgla przeważnie galarami o małej pojemności (50—80 t.)

W dalszych wywodach interesują nas obecne koszty transportu węgla wodą w porównaniu z obecnymi kosztami transportu kolejowego wg taryfy dla przewozów wewnątrz kraju (stosunkowo b. wysokich), a więc nie wg taryf eksportowych.

Koszt przewozu 1 t. węgla z kop. Mysłowice do:

	wodą	koleją
Krakowa	zł 8,30	zł 5,50
Niepołomic	zł 6,80	zł 6,60
Szczuczyna	zł 12,20	zł 10,20
Sandomierza	zł 13,80	zł 10,90
Puław	zł 16,30	zł 11,60

Transport wodą jest więc znacznie droższy niż koleją. Sytuację tę komplikuje i podraża jeszcze konieczność magazynowania przez dłuższy czas wyładowanego węgla oraz różne straty na transporcie.

Autor przyznaje jednak, że dotychczasowe urządzenia transportowe i pomocnicze przy transportach wodnych są wysoce prymitywne i że z tej przyczyny koszty te są tak wysokie. Czyni to jednak bardziej niż oględnie, powstrzymując się od wniosków na dalszą metę w jakim stopniu koszty te obniżać się będą łącznie ze stopniową modernizacją urządzeń prze- i wyładunkowych, regulacją nurtów rzecznych i budową dróg dojazdowych oraz niewątpliwym wzrostem konsumcji węgla na tych rozległych rejonach.

W tych sprawach jesteśmy jednak większymi optymistami i wyrażamy przekonanie, że koszty te z postępem modernizacji obniżać się będą dosyć znacznie. Mamy pod tym względem przykłady zagraniczne i z portu gdyńskiego.

Jeszcze w jednej sprawie nie zupełnie zgodzić się możemy z p. min. Olszewskim. Stwierdza on, że:

> „poza Krakowem, górny bieg Wisły, i to nie tylko do Sandomierza, ale do samej Warszawy, pozbawiony jest niemal zupełnie większych centrów spożycia węgla" (str. 45)

oraz, że jedną z dalszych przyczyn małego spożycia węgla jest jeszcze brak dojazdowych dróg, prowadzących do Wisły, co nie pozwala na ekspansję dowożonego tą drogą węgla na nieco dalsze odległości.

Słusznie, stan obecny jest taki. Lecz pochodzi to wszystko wyłącznie z przyczyn całkowitego nieomal zaniedbania Wisły jako arterii komunikacyjnej oraz nieuregulowania jej brzegów, co uniemożliwia tam tak ze względów techniczno-budowlanych oraz żeglugowych, jak i czysto kalkulacyjnych jakiekolwiek choćby nawet drobne inwestycje. Nie należy wątpić, że z chwilą, gdy ten obecny dziki stan zacznie znikać, pustkowia nadwiślańskie zaczną zaludniać i uprzemysłowiać się. Mamy i pod tym względem długi szereg przykładów zagranicznych.

Dla tych przyczyn nie możemy podzielić nieco pesymistycznych wniosków autora co do stosunkowej martwoty i na przyszłość setek kilometrów brzegu wiślanego nawet w rejonach C. O. P. (str. 46).

Zresztą — wydaje się nam niezrozumiałym, dlaczego w planie uprzemysłowienia

C. O. P. w tak małej mierze uwzględnia się brzegi Wisły, która kiedyś jednak stać się musi wielką arterią komunikacyjną? Czyż sfery rządzące tak beznadziejnie zapatrują się na usplawnienie Wisły?

W XIII rozdziale czytamy:

„W sprawie realizacji postulatu, mającego na celu podniesienie spławności Wisły w górnym jej biegu, nie ma dotychczas nie tylko wyraźnie sformułowanego projektu i programu, ale nie są jasne nawet ogólne założenia i wytyczne, w jaki sposób program ten ma być zrealizowany. Jak wynika z uprzednich naszych rozważań, jest rzeczą ze wszech miar ważną, aby programy te skrystalizowały się ostatecznie i otrzymały sankcje właściwych władz w możliwie bliskiej przyszłości, gdyż bez tego sprawa nie ruszy z martwego punktu".

Dalej autor poddaje rozpatrzeniu 2 wysuwane alternatywy rozwiązania tych spraw:

I projekt przewiduje regulację Wisły (rz. Przemszę i Wisłę do ujścia Wieprza),

II projekt przewiduje budowę całej sieci kanałów.

W dłuższych wywodach fachowych p. min. Olszewski zdecydowanie wypowiada się za I projektem, uważając drugą koncepcję, w tym specjalnie budowę kanału od zagłębi węglowych do ujścia Dunajca, za zupełnie nierealną przede wszystkim ze względu na ogromne koszty i długie lata, potrzebne do realizacji tych projektów*). Również koszty eksploatacji i konserwacji będą wg p. Olszewskiego tak wysokie, że wykluczają z góry wszelką konkurencyjność transportów wodnych z kolejami. Interesujących się szczegółami odsyłamy do książki p. min. Olszewskiego.

Z tymi poglądami autora najzupełniej się zgadzamy, gdyż uważamy jedynie za realne i racjonalne stopniową regulację Wisły od górnego biegu jej począwszy wraz z jej głównymi dopływami i rzeką Przemszą.

Ostateczne wnioski autora, które również całkowicie podzielamy, są:

1. W celu stworzenia dogodnych warunków, umożliwiających spław Wisłą, winny czynniki decydujące ustalić ostatecznie w czasie możliwie najkrótszym rodzaj drogi wodnej, łączącej zagłębie węglowe z Centralnym Okręgiem Przemysłowym. Winien być opracowany odnośny szczegółowy projekt z podziałem pracy na poszczególne lata oraz kosztorys, mieszczący się w granicach naszych możliwości finansowych. Projekt, o którym mowa, winien przewidywać realizację planu robót w terminie nie dłuższym niż trzy lata.

Suma niezbędna do realizacji planu usplawnienia musiałaby być zafiksowana w ustawie, obowiązującej na cały czas budowy.

Z uwagi na:

a) przewidywane przyszłe zapotrzebowanie Centralnego Okręgu Przemysłowego,
b) pojemność łodzi do transportu węgla, która może być utrzymana w granicach 150—250 t.,
c) nasze możliwości finansowe,
d) konieczność przeprowadzenia odnośnych robót w krótkim terminie.

Wskazana jest realizacja projektu prac, polegających jedynie na uregulowaniu Przemszy i Wisły, nie zaś budowa sztucznych dróg wodnych. W każdym razie ostateczna decyzja w tym względzie winna zapaść po przeprowadzeniu wyczerpujących studiów, uwzględniających gospodarczą stronę zagadnienia.

Niezależnie od powyższych prac, zachodzi potrzeba przeprowadzenia już w roku bieżącym robót, związanych z usunięciem najważniejszych przeszkód naturalnych w korycie Przemszy i Wisły, na co niestety nie ma — sądząc z preliminarza budżetowego — przewidzianych kwot.

2. Należy w czasie możliwie najszybszym ukonstytuować komisję, złożoną z techników wodnych i kolejowych, przy udziale przedstawicieli przemysłu węglowego, celem przestudiowania i opracowania — w zależności od rodzaju przyszłej drogi wodnej — projektów i kosztorysów, dotyczących budowy punktów załadowczych i najdogodniejszych połączeń kolejowych poszczególnych kopalń z tymi ładowniami.

Odnośne roboty winny być rozpoczęte i doprowadzone do końca możliwie jeszcze w bieżącym sezonie budowlanym, a to z tego względu, iż obecny sposób dowozu węgla do punktów załadowczych końmi i samochodami powoduje nadmierne podwyższenie kosztów dla bardziej odległych kopalń.

3. Celem ułatwienia przewozu węgla śródlądową drogą wodną, Ministerstwo Komunikacji winno wprowadzić specjalną i jednolitą taryfę przewozową na kolejach dla dowozu węgla z poszczególnych kopalń do punktów załadowczych, taryfę skonstruowaną na wzór taryfy wyjątkowej na przewóz węgla od kopalń do portów morskich, t. zn. winna być określona średnia stawka bez względu na odległość poszczególnej kopalni od punktów załadowczych.

4. Winna być wydana ustawa o popieraniu budowy taboru i wykonywaniu żeglugi. Ustawa ta winna iść w kierunku udzielania ulgowych kredytów długoterminowych przez rządową instytucję bankową, bądź też przez powołaną w tym celu specjalną instytucję kredytową.

---

*) dotyczy to również kanału Bydgoszcz — Gdynia.

5. Powinny być w terminie możliwie najszybszym opracowane projekty usprawnienia dolnego biegu dopływów Wisły, przede wszystkim zaś Dunajca (do ujścia Białej), Nidy i Sanu".

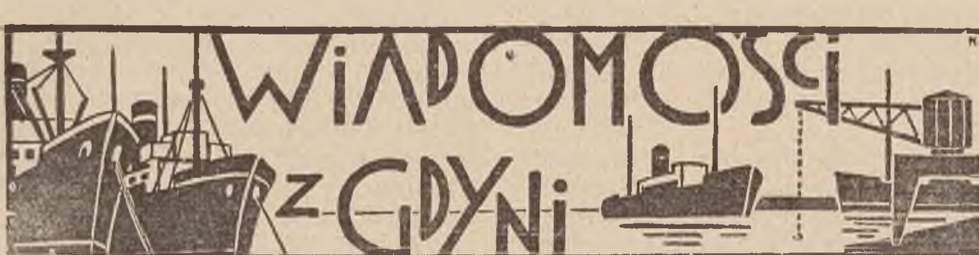
Aczkolwiek wywody tu zreferowane dotyczą w pierwszym rzędzie transportów węglowych, jednak mają one pełne zastosowanie i do wszelkich innych transportów wodnych i należycie oświetlają tę sprawę.

———

Z wywodów p. min. Olszewskiego widzimy, że dotąd Ministerstwo Komunikacji nie posiada żadnego ustalonego programu dotyczącego rozbudowy naszych dróg wodnych. Studium odnośnego materiału publicystyczno-naukowego doprowadza nas do niewesołego skonstatowania, że w sprawach dotyczących dróg wodnych nie wyszliśmy ze stadium improwizowania i akademickich rozważań.

Czas byłby już najwyższy skończyć z tą bezplanowością i zabrać się do planowej pracy. A obecne Biuro Dróg Wodnych w M. K. należałoby rozszerzyć i utworzyć Departament Dróg Wodnych, któryby zajął się całokształtem tych spraw w stopniu, wymaganym przez obecną sytuację.

Inż. A. Dziedziul.



POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY

W dniu 13 maja rb. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby, p. Stanisława Tora, posiedzenie Prezydium Izby, podczas którego szczegółowo omówiony został plan prac Izby na najbliższą przyszłość oraz sprawa organizacji pracy biura Izby.

W związku z tym Prezydium ustaliło konieczność przedsięwzięcia środków umożliwiających wzmożenie współdziałania Radców Izby w zakresie prac izbowych, w myśl wytycznych, wysuniętych podczas ostatniego Ogólnego Zebrania Związku Izb Przemysłowo-Handlowych. Prezydium Izby postanowiło również zwołać Plenarne Zebranie Izby na dzień 9 czerwca. Obrady tego Plenarnego Zebrania mają być poświęcone sprawom organizacyjno-sprawozdawczym oraz wysłuchaniu i dyskusji nad referatem o znaczeniu nowoprzyłączonych powiatów dla struktury gospodarczej Wielkiego Pomorza i o wynikających stąd zadaniach Izby. Na konieczność należytego uwzględnienia tych zadań w pracach Izby Prezydium położyło specjalny nacisk.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 10 maja br. odbyło się posiedzenie izbowej Komisji Morskiej pod przewodnictwem Radcy Juliana Rummla.

Komisja Morska, po wysłuchaniu referatu biura Izby o obecnym stanie i liczebności koncesyj na załatwianie formalności celnych w porcie gdyńskim, przeprowadziła wyczerpującą dyskusję nad tą sprawą i uchwaliła wniosek o konieczności poczynienia kroków ze strony Izby, aby jej opinie w tej dziedzinie znajdowały u czynników decydujących należyte uwzględnienie. Następnie Komisja Morska zapoznała się ze sprawą szkolenia przez Izbę za granicą klasyfikatorów bawełny — Polaków i uznała dotychczasowe prace Izby w tym zakresie za celowe i pożyteczne, zwłaszcza w związku z mającym nastąpić w niedalekiej przyszłości uruchomieniem w Gdyni arbitrażu bawełny. Jak wynikało z danych, przedłożonych Komisji Morskiej szkoleni przez Izbę w portach zagranicznych klasyfikatorzy bawełny — Polacy zdołali osiągnąć tak dodatnie wyniki w swej pracy, że będą mogli w zakresie prac arbitrażowych w Gdyni pracować samodzielnie.

ZAPRZYSIĘŻENIE RZECZOZNAWCÓW IZBOWYCH.

Prezes Izby p. Stanisław Tor zaprzysiągł w dniu 13 maja w obecności Wiceprezesów Izby Dr. Konrada Kasperowicza i inż. Alfreda Dziedziula osoby następujące w charakterze rzeczoznawców izbowych:

Mgr. Edwarda Garczyńskiego — w charakterze rzeczoznawcy dla produktów przemiałowych zbóż,

Emila Mieszkowskiego — w charakterze rzeczoznawcy dla wełny surowej, brudnej i pranej na port i miasto Gdynię.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU KWIETNIU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. *kwietniu br.* osiągnęły *760.644,3 ton* wobec 732.846,7 ton w miesiącu marcu br., 795.078,5 ton w miesiącu kwietniu 1937 r. oraz 596.034,6 t. w mies. kwietniu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 3,8 procentowy wzrost w porównaniu z ub. mies. marcem br., nieznaczny 4.3%owy spadek w stosunku do mies. kwietnia 1937 r., oraz 27.6%-owy

wzrost w porównaniu z miesiącem kwietniem 1936 roku.

Miesiąc sprawozdawczy jest drugim z rzędu miesiącem bieżącego roku, wykazującym spadek obrotów w porównaniu z analogicznym miesiącem ubiegłego roku.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich portu w miesiącu sprawozdawczym złożył się przywóz zamorski — 121.970,7 t. oraz wywóz zamorski — 638.673,6 t.

Dotychczasowe wyniki pracy portu w okresie pierwszych czterech miesięcy (styczeń — kwiecień) br., t. j. przywóz zamorski łącznie z wywozem zamorskim — 2.969.322.3 ton wykazują 3,5%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ub. (2.813.705,4 ton). W liczbach absolutnych nadwyżka ta wyniosła 155.616,9 ton, a więc mniej niż połowę tego, co dał w tym samym okresie czasu 1937 rok w porównaniu z poprzednim 1936 rokiem (336.150,8 ton).

Tempo wzrostu obrotów towarowych portu doznało więc osłabienia. To osłabienie się wzrostu obrotów towarowych portu zawdzięczać należy przede wszystkim spadkowi przywozu zamorskiego. W okresie pierwszych czterech miesięcy (styczeń — kwiecień) br. przywóz zamorski (546.852.4 ton) wykazuje zaledwie 0,3%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu roku ub. (545.176 t.) Najdobitniej to załamanie się przywozu zam. zilustruje porównanie z poważnym 52,2%-owym wzrostem przywozu w tym samym okresie czasu 1937 roku (545.176 ton) w stosunku do analogicznego okresu czasu 1936 roku (358.050.2 t).

Kształtowanie się wywozu zamorskiego jest nieco inne, chociaż i tu dają zaobserwować się tendencje zmniejszania się tempa wzrostu. Wywóz zamorski w okresie pierwszych czterech miesięcy (styczeń — kwiecień) br. (2.422.469,9 ton) wykazuje 6.8%-owy wzrost w porównaniu z analogicznym okresem czasu ubiegłego roku (2.268.529.4 ton). To osłabienie tempa wzrostu występuje również i w wywozie. Tak np. wywóz zamorski w omawianym okresie czasu 1937 r. (2.268.529,4 t.) wykazał 8,05%-owy wzrost w stosunku do tegoż okresu czasu 1936 roku (2.099.504.4 t.)

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (121.970,7 ton) wykazuje 5.03%-owy spadek w porównaniu z przywozem zamorskim miesiąca marca br. (128.434,4 t.), oraz poważny 24,6%-owy spadek w stosunku do miesiąca kwietnia 1937 r. (161.782.5 t.) Jest to pierwszy wypadek zmniejszenia się przywozu zamorskiego w okresie jednego miesiąca nawet w porównaniu z tym samym miesiącem ubiegłego roku.

Spadek przywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym br. w porównaniu z ub. miesiącem marcem br. spowodowały przede wszystkim pozycje (w nawiasie dane za ub. miesiąc marzec br.): grupy hutniczej: złom żelazny — 28.707 t. (37.459 t.). miedź — 2.121 t. (2.202 t.) i cyna — 73 t. (229 t.) Spośród najpoważniejszych towarów masowych poza złomem żelaznym zmniejszył się również przywóz żużli Thomasa — 2.400 t. (5.250 t.) Z artykułów sezonowych zmniejszył się przywóz: owoców świeżych — 5.797 ton (8.469 ton), orzechów i migdałów — 173 t. (203 t.), śledzi świeżych — 35 t. (1.795 t.) oraz śledzi solonych — 199 t. (4.872 t.) Spośród pozostałych pozycyj importu spadek wykazały pozycje: nasion różnych — 84 t. (132 t.), owoców suszonych — 807 t. (1.031 t.). konserw owocowych — 5 t. (27 t.), kawy — 501 t. (552 t.). kakao — 305 t. (401 t.). korzeni — 92 t. (143 t.), roślin i mater. rośl. — 12 t. (102 t.), olei — 271 t. (319 t.), asfaltu — 2 t. (314 t.), tłuszczu zwierz. sur. — 770 t. (895 t.), tranu — 134 t. (416 t.), siarki — 325 t. (341 t.). garbników — 1.082 t. (1.341 t.), skór — 3.907 t. (4.229 t.), odpadków wełny — 68 t. (99 t.), przędzy wełnianej — 17 t. (42 t.), bawełny — 6.914 t. (8.765 t.), szmat — 1.135 t. (1.557 t.), kauczuku — 672 t. (840 t.). papy i tektury — 8 t. (82 t.), metali różnych — 321 t. (334 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 190 t. (681 t.), części wagonów i lokomotyw — 117 t. (158 t.), oraz samochodów, motocykli i części — 770 t. (982 t.)

Zwiększył się natomiast przywóz: nasion oleistych — 3.748 t. (2.931 t.), ryżu surowego — 8.347 t. (79 t.). herbaty — 121 t. (94 t.), żywicy — 533 t. (463 t.). rud różnych i wypałków pirytowych — 17.237 t. (10.419 t.). smoły i smarów — 16 t. (12 t.), napojów alkoholowych i innych — 162 t. (83 t.). przetworów chemicznych — 297 t. (203 t.). fosforytów — 20.864 ton (14.325 t.), wełny — 3.285 t. (2.614 t.), odpadków bawełny — 143 t. (116 t.), przędzy bawełnianej — 169 t. (132 t.). juty — 861 t. (629 t.), papieru i makulatury — 781 t. (379 t.), celulozy — 699 ton (523 ton). żelaza surowego — 763 t. (111 t.). oraz maszyn, aparatów i części — 1.202 t. (950 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę nader poważny wzrost importu rud różnych i wypałków pirytowych oraz fosforytów. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Najciekawsze i dające najlepszy obraz zmian zachodzących w przywozie będzie jednakże porównanie z tym samym miesiącem kwietniem 1937 roku. Poważny spadek przywozu w miesiącu kwietniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem ub. 1937 roku spowodowały przede wszystkim pozycje towarów masowych, z surowców hutniczych (w nawiasie dane za m. kwiecień 1937 r.): złom żelazny — ok. 45% (28.707 t. wobec 54.675 t.). a spośród innych masowych: fosforyty — 20.864 t. (22.802 t.)

Spośród surowców włókienniczych, zaliczających się do najbardziej cennych towarów drobnicowych zmniejszył się przywóz (w nawiasie dane za ten sam miesiąc kwiecień 1937 roku): bawełny — 6.914 t. (7.195 t.). odpadków bawełny — 143 t. (171 t.), przędzy bawełnianej — 169 t. (173 t.), oraz szmat — 1.135 t. (1.555 t.)

Spadek wykazały również pozycje przywozu: ryż surowy — 8.347 t. (18.176 t.). owoce

świeże — 5.797 t. (5.960 t.), kakao — 305 ton (628 t.), korzenie — 92 t. (113 t.), rośliny i materiały rośl. — 12 t. (51 t.), żywica — 533 t. (690 t.). oraz śledzie solone — 199 t. (516 t.)

Na podkreślenie zasługuje tu poważny spadek przywozu ryżu sur. w mies. kwietniu br. jak również w okresie pierwszych czterech miesięcy br.

Z innych surowców, półfabrykatów względnie fabrykatów zmniejszył się przywóz smoły i smaru — 16 t. (46 t.), asfaltu — 2 t. (514 t.), tłuszczu i olejów roślinnych — 298 t. (316 t.), tłuszczu zwierz. sur. — 770 t. (945 t.), tranu — 134 t. (811 t.), tytoniu — 146 t. (323 t.), siarki — 325 t. (762 t.), przetworów chemicznych — 297 t. (359 t.), garbników — 1.082 t. (1.601 t.), fosforytów — 20.864 t. (22.802 t.), kauczuku — 672 t. (752 t.), wyrobów gumowych — 30 t. (421 t.), papieru i makulatury — 781 t. (1.594 t.), celulozy — 699 t. (703 t.), cyny — 73 t. (187 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 190 t. (215 t.), oraz części wagonów i lokomotyw — 117 t. (251 t.)

Poza fosforytami, wykazującymi ok. 10% spadek przywozu pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne.

Wzrosły natomiast w mies. kwietniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem ubiegłego roku przede wszystkim rudy różne i wypałki pirytowe — 17.237 t. (11.425 t.), żelazo surowe — 763 t. (322 t.), metale różne — 321 t. (155 t.), miedź — 2.121 t. (1.449 t.), maszyny, aparaty i części — 1.202 t. (552 t.) oraz samochody, motocykle i części — 770 t. (484 t.)

Z surowców roślinnych i produktów spożywczych wzrosły pozycje: nasion oleistych — 3.748 t. (3.277 t.), nasion różnych — 84 t. (27 t.), owoców suszonych — 807 t. (430 t.), orzechów i migdałów — 173 t. (65 t.), kawy — 501 t. (290 t.), herbaty — 121 t. (109 t.), oraz śledzi świeżych — 35 t. (16 t.) Spośród pozostałych pozycyj przywozu wzrosły: oleje — 271 t. (127 t.), farby — 68 t. (29 t.), skóry — 3.907 t. (1.766 t.), wełna — 3.285 t. (2.454 t.). odpadki wełniane — 68 t. (56 t.), oraz juta — 861 t. (690 ton).

Na podkreślenie zasługuje tu wzrost przywozu skór i wełny.

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu kwietniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku oraz miesiącem marcem br. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Kwiecień 1938 r.	Marzec 1938 r.	Kwiecień 1937 r.
Nasiona różne	84	132	27
nasiona oleiste	3.748	2.931	3.277
ryż surowy	8.347	79	18.176
owoce świeże	5.797	8.469	5.960
owoce suszone	807	1.031	430
konserwy owocowe	5	27	15
orzechy i migdały	173	203	65
kawa	501	552	290
herbata	121	94	109
kakao	305	401	628
korzenie	92	143	113
rośliny i mater. rośl.	12	102	51
żywica	533	463	690
śledzie świeże	35	1.795	16
śledzie solone	199	4.872	516
rudy różne i wypałki pirytowe	17.237	10.419	11.425
oleje	271	319	127
smoła i smary	16	12	46
asfalt	2	314	514
tłuszcze i oleje rośl.	298	292	316
tłuszcze zwierz. sur.	770	895	945
tran	134	416	811
napoje alkohol. i in.	162	83	73
tytoń	146	42	323
siarka	325	341	762
przetwory chemiczne	297	203	359
farby	68	41	29
garbniki	1.082	1.341	1.601
fosforyty	20.864	14.325	22.802
żużle Thomasa	2.400	5.250	—
skóry	3.907	4.229	1.766
wełna	3.285	2.614	2.454
odpadki wełniane	68	99	56
przędza wełniana	17	42	25
bawełna	6.914	8.765	7.195
odpadki bawełny	143	116	171
przędza bawełniana	169	132	173
len, konopie, sizal i in. włókna rośl.	63	56	49
juta	861	629	690
szmaty	1.135	1.557	1.555
kauczuk	672	840	752
wyroby gumowe	30	53	421
papier i makulatura	781	579	1.594
papa i tektura	8	82	—
celuloza	699	523	703
żelazo surowe	763	111	322
metale różne	321	334	155
złom żelazny	28.707	37.459	54.673
miedź	2.121	2.202	1.449
cyna	73	229	187
cynk	—	—	1
wyroby żel. i metal.	190	681	215
maszyny, aparaty i części	1.202	950	552
części wagonów i lokomotyw	117	158	251
samochody, motocykle i części	770	982	484
różne	4.124	9.425	15.394
Razem	121.971	128.434	161.783

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (638.673.6 ton) wykazuje nieznaczny 5,7%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. marcem br. (604.412,3 ton) oraz jeszcze mniejszy 0,8%-owy wzrost w stosunku do miesiąca kwietnia 1937 r. (633.296,— ton).

Nieznaczny ten wzrost wywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem marcem br. spowodowała przede wszystkim grupa wytworów mineralnych: węgla kamiennego — 478.749 t. (431 922 t.) oraz węgla bunkrowego — 74.248 t. (66.849

t.) Wzrost ten jest stosunkowo poważny i wynosi ok. 10%.

Spośród produktów spożywczych roślinnych i hodowlanych wzrósł eksport: zboża — 1.900 t. (1.760 t.), mąki — 125 t. (brak), ryżu wyłuszczonego — 169 t. (90 t.), słodu — 920 t. (795 t.), owoców świeżych — 310 ton (88 t.), bekonów — 1.727 t. (1.553 t.), jaj — 2.542 t. (1.539 t.), masła — 1.087 t. (1.036 t.), przetworów mięsnych — 3.775 t. (2.536 t.), cukru — 4.443 t. (2.241 t.), makuchów—3.708 t. (1.459 t.) oraz wytłoków buraczanych — 3.519 t. (61 t.)

Spośród powyższych pozycyj zwraca uwagę ok. 70%-owy wzrost wywozu jaj, około 100%-owy cukru, ok. 150%-owy makuchów oraz przeszło 20-krotny wytłoków buraczanych. Z artykułów chemicznych zwiększył się wywóz salmiaku — 17 t. (15 t.), karbidu — 334 t. (brak), farb — 48 t. (brak), mączki kostnej — 202 t. (102 t.), oraz saletry — 11 t. (6 t.) Z artykułów włókienniczych zwiększył się wywóz bawełny i odpadków — 583 t. (491 t.)

Spośród produktów drzewa wzrósł wywóz wyrobów z drzewa — 1.329 t. (1.273 t.), dykt i fornierów — 1.329 t. (1.273 t.), oraz celulozy — 175 t. (168 t.)

Z produktów hutniczych i metalurgicznych dobrze rozwija się eksport: żelaza surowego — 356 t. (brak), żelaza handlowego — 6.986 ton (5.371 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 873 t. (432 t.) oraz rur żeliwnych i żelaznych — 5.795 t. (1.444 t.) Na podkreślenie zasługuje tu poważny ok. 30%-owy wzrost wywozu żelaza handlowego oraz prawie 4-krotny wzrost wywozu rur żeliwnych i żelaznych.

Zmniejszył się natomiast wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. marcem br. przede wszystkim szeregu produktów roślinnych i hodowlanych, jak: nasiona i rośliny — 93 t. (413 t.), mąka pastewna — brak (250 t.), ziemniaki — 59 t. (762 t.), warzywa — 20 t. (543 t.), konserwy owocowe — brak (17 t.), szynki i inne peklowane — 332 t. (559 t.) oraz drób i ptactwo bite — 23 t. (56 t.) Z grupy wytworów mineralnych zmniejszył się w stopniu b. poważnym wywóz koksu — 1.414 t. (9.009 t.)

Z wytworów chemicznych wykazują spadek wywozu pozycje: przetwory chemiczne — 84 t. (97 t.), siarczan amonu — brak (2.642 t.) oraz biel cynkowa — 635 t. (804 t.)

Na szczególną uwagę zasługuje poważny spadek wywozu tarcicy — 15.261 t. (29.314 t.) oraz bali, słupów i kopalniaków — 11.592 t. (17.281 t.) Z innych produktów drzewa zmniejszył się również wywóz mebli giętych — 268 t. (315 t.), wyrobów koszykarskich — 46 t. (57 t.), papieru — 218 t. (641 t.), oraz papy i tektury — 153 t. (403 t.)

Spośród produktów hutniczych i metalurgicznych zmniejszył się wywóz blachy żelaznej i stalowej — 2.217 t. (2.794 t.), metali różnych — 122 t. (177 t.) naczyń emaliowanych — 183 t. (258 t.), cynku — 1.329 t. (1.933 t.) oraz blachy cynkowej — 231 t. (298 t.)

Porównanie wywozu zamorskiego miesiąca sprawozdawczego br. z tym samym miesiącem kwietniem 1937 roku zwraca uwagę na najpoważniejszą grupę wytworów mineralnych. Dwie najpoważniejsze pozycje wykazują tu spadek (w nawiasie dane za ten sam miesiąc 1937 r.): węgiel kamienny — 478.749 ton (492.128 t.) oraz koks — 1.414 t. (18.306 t.)

Oprócz grupy mineralnej zmniejszył się wywóz szeregu produktów roślinnych i hodowlanych, jak słodu — 920 t. (1.559 t.), ziemniaków — 59 t. (587 t.), warzyw — 20 t. (25 t.), bekonów — 1.727 t. (1.943 t.) oraz drobiu i ptactwa bitego — 23 t. (76 t.)

Z surowców i produktów chemicznych zmniejszył się wywóz: smoły i paku smołowego — brak (3.001 t.), olei i parafiny — brak (57 t.), tłuszczu zwierzęcego — 2 t. (173 t.), siarczanu amonu — brak (7.646 t.), oraz salmiaku — 17 t. (39 t.)

Zmniejszył się również wywóz skóry — 153 t. (502 t.) i tkanin — 394 t. (595 t.)

Spośród produktów drzewnych zmniejsza się wywóz klepek — brak (69 t.), dykty i fornierów — 1.329 t. (1.711 t.), mebli giętych — 268 t. (542 t.), wyrobów koszykarskich — 46 t. 59 t.), papy i tektury — 153 t. (207 t.) oraz celulozy — 175 t. (328 t.)

Z produktów hutniczo - metalurgicznych zmniejsza się wywóz żelaza surowego — 356 t. (936 t.), żelaza handlowego — 6.986 t. (7.120 t.), blachy żelaznej i stalowej — 2.217 t. (2.606 t.), metali różnych — 122 t. (353 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 873 t. (5.606 t.), szyn kolejowych — brak (9.598 t.), naczyń emaliowanych — 183 t. (227 t.), cynku — 1.320 ton (1.481 t.) oraz blachy cynkowej — 231 t. (466 t.)

Zwiększenie wywozu nastąpiło przy następujących towarach (w nawiasie dane za miesiąc kwiecień 1937 r.): węgiel bunkrowy — 74.248 t. (48.189 t.), bale, słupy i kopalniaki — 11.592 t. (brak), drzewo tarte — 15.261 t. (6.800 t.) i wyroby z drzewa — 1.041 t. (524 t.)

Spośród produktów roślinnych i hodowlanych zwiększył się jedynie wywóz: nasion i roślin — 93 t. (87 t.), mąki — 125 t. (brak), ryżu wył. — 169 t. (brak), owoców świeżych — 310 t. (146 t.), szynek i in. pekl. — 332 t. (181 t.), jaj — 2.542 t. (1.625 t.) i masła — 1.087 t. (204 t.)

Na podkreślenie zasługuje tu poważny wzrost wywozu jaj i masła, dający również doskonałe wyniki w okresie: styczeń — kwiecień br. Podobnie dobre rezultaty daje również wywóz przetworów mięsnych, cukru, makuchów i wytłoków buraczanych.

Z produktów chemicznych zwiększył się wywóz karbidu — 334 t. (152 t.), bieli cynkowej — 635 t. (414 t.) i mączki kostnej — 202 t. (brak).

Z pozostałych pozycyj jedynie poważne wyniki daje wywóz zam. rur żeliwnych i żelaznych — 5.795 t. (2.664 t.)

Jeżeli chodzi o porównanie ogólnych dotychczasowych rezultatów wywozu zamorskiego w okresie styczeń — kwiecień, to najpoważniejsza pozycja węgiel kamienny wykazu-

je ok. 2,5%-owy wzrost wywozu, podobnie jak i węgiel bunkrowy.

Doskonałe rezultaty w powyższym okresie daje również wywóz kopalniaków, bali i słupów oraz tarcicy (przeszło 100%-owy wzrost).

Pewne zahamowanie wywozu zamorskiego występuje natomiast w produktach hutniczych (żelazo sur., handlowe, szyny itp.)

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu kwietniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem marcem br. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Kwiecień 1938 r.	Marzec 1938 r.	Kwiecień 1937 r.
Zboże	1.900	1.760	6
strączkowe	—	101	7
nasiona i rośliny	93	413	87
mąka	125	—	—
ryż wyłuszczony	169	90	—
mąka pastewna	—	250	—
słód	920	795	1.559
ziemniaki	59	762	587
warzywa	20	543	25
owoce świeże	310	88	146
kons. owocowe	—	17	6
szynki i in. peklowane	332	559	181
bekony	1.727	1.553	1.943
drób i ptactwo bite	23	56	76
jaja	2.542	1.539	1.625
masło	1.087	1.036	204
cement	2.829	4.925	402
sól kuch. i przem.	344	—	—
węgiel kamienny	478.749	431.922	492.128
węgiel bunkrowy	74.248	66.849	48.189
koks	1.414	9.009	18.306
smoła i pak smołowy	—	4.782	3.001
oleje i parafiny	—	147	57
tłuszcze zwierzęce	2	—	173
konserwy warzyw	371	525	378
przetwory mięsne	3.775	2.536	3.605
cukier	4.443	2.241	4.336
napoje alkoholowe	27	14	10
makuchy	3.708	1.459	1.125
wytłoki buraczane	3.519	61	—
przetwory chemiczne	84	97	87
siarczan amonu	—	2.642	7.646
salmiak	17	15	39
karbid	334	—	152
farby	48	—	37
biel cynkowa	635	804	414
mączka kostna	202	102	—
saletra	11	6	5
skóry	153	362	502
tkaniny	394	445	595
bawełna i odpadki	583	491	257
bale i slupy	11.592	17.281	—
drzewo tarte	15.261	29.314	6.800
wyroby z drzewa	1.041	509	524
klepki	—	—	69
dykty i forniery	1.329	1.273	1.711
meble gięte	268	315	542
wyr. koszykarskie	46	57	59
papier	218	641	85
papa i tektura	153	403	207
celuloza	175	168	328
żelazo surowe	356	—	936
żelazo handlowe	6.986	5.371	7.120
blacha żelazna i stal.	2.217	2.794	2.606
metale różne	122	177	353
wyroby żel. i metal.	873	432	5.606
szyny kolejowe	—	—	9.598
rury żeliwne i żel.	5.795	1.444	2.664
naczynia emaliowane	183	258	227
cynk	1.320	1.953	1.481
blacha cynkowa	231	298	466
różne	5.311	2.728	9.396
Razem	638.674	604.412	633.296

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym rb. analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 497 (472) statków o pojemności 511.253 n. r. t. (471.382 n. r. t.), wyszło zaś 514 (477) statków o pojemności 519.654 n. r. t. (477.642 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Dania, Włochy, Norwegia, Finlandia, Niemcy, Anglia, Grecja, Stany Zjedn. Am. P., Łotwa, Estonia, Holandia, Z. S. R. R., Rumunia, Francja, Panama, Irlandia i W. M. Gdańsk.

Pierwsze trzy bandery pozostają nadal bez zmian. Przesunięciu ulega bandera włoska z 7 miejsca na 4, bandera norweska z 9 na 5, band. fińska z 4 na 6, band. niemiecka z 5 na 7, band. grecka z 6 na 9 itd. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 19 (18) państw.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. kwietniu br. wyniósł 1.029 n. r. t. (998,7 n. r. t.)

Średni postój statków w porcie w m. kwietniu wyniósł 51,8 godzin (52,7 godzin). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 65 (55).

Ruch statków w miesiącu kwietniu 1938 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	NRT.	ilość	NRT.
Polska	55	63.710	60	56.566
W. M. Gdańsk	1	360	1	360
Anglia	22	35.679	22	38.151
Dania	80	51.860	77	53.477
Estonia	21	14.237	24	16.063
Finlandia	41	43.712	41	43.545
Francja	2	2.660	2	2.660
Grecja	11	29.582	12	33.119
Holandia	18	8.359	18	8.033
Irlandia	2	678	2	678
Łotwa	13	17.735	14	21.796
Niemcy	58	39.699	61	43.153
Norwegia	39	43.977	41	44.557
Panama	1	695	3	2.193

Rumunia	1	2.221	2	4.820
Stany Zjedn. A. P.	7	21.943	8	25.672
Szwecja	104	73.537	108	80.014
Włochy	17	55.010	12	36.647
Z. S. R. R.	4	5.599	6	8.150
Razem	497	511.253	514	519.654

Ruch pasażerów wykazuje b. nieznaczne ożywienie.

Przyjechało bowiem 970 (404) pasażerów. w tym: z Anglii — 75, Argentyny — 165, Belgii — 16, Brazylii — 43, Danii — 42, Finlandii — 29, Francji 390, Holandii — 3, Kanady — 28, Niemiec — 11, Stanów Zjedn. Am. P. — 142, oraz ze Szwecji — 26.

Wyjechało zaś 2.042 (1.937) pasażerów, w tym: do Anglii — 500, Argentyny — 709, Belgii — 16, Brazylii — 26, Danii — 28, Estonii — 1, Francji — 212, Kanady — 68, Niemiec — 8, Norwegii — 4, Stanów Zjedn. Am. P. — 458, Szwecji — 9, Urugwaju — 1 oraz do Palestyny — 2.

PLAN ODPRAW ODSYŁEK ZAMORSKICH DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH AM. PÓŁNOCNEJ I AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

1) Do Stanów Zjednoczonych A. P.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania korespond.
16 V	Piłsudski	Gdynia	16 V —17,00
16 V	Queen Mary	Cherbourg	16 V —22,15
19 V	Bremen	Cherbourg	19 V —22,15
23 V	Normandie	Le Havre	23 V —22,15
25 V	Europa	Cherbourg	25 V —22,15
28 V	Batory	Gdynia	28 V —17,00
30 V	Queen Mary	Cherbourg	30 V —22,15
31 V	Manhattan	Le Havre	31 V —22,15
1 VI	Deutschland	Cherbourg	1 VI—22,15

2) Do Ameryki Południowej (Argentyny, Brazylii, Chili, Urugwaju i Paragwaju).

17 V	Cap. Arcona	Hamburg	17 V —22,15
19 V	Highl. Patriot	Boulogne	19 V —22,15
24 V	Kościuszko	Gdynia	24 V —13,00
25 V	Arlanza	Cherbourg	25 V —22,15
27 V	Antonio Delfino	Lisbonne	27 V —22,15
1 VI	Highl. Monarch	Boulogne	1 VI—22,15



DOCHODY SZWEDZKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W ROKU 1937.

Według obliczeń Bertila Ohlina, profesora w Instytucie Ekonomicznym w Stockholmie, omawiającego bilans płatniczy Szwecji w 1937 roku, dochody szwedzkiej floty handlowej są głównym składnikiem aktywów bilansu płatniczego i wynosiły w 1936 r. po odliczeniu wydatków zagranicznych — 136 mil. kor., a w 1937 r. wykazują znaczny wzrost, wynosząc 180 mil. kor. przy dochodach brutto 300 do 320 mil. kor.

FLOTA HANDLOWA HOLANDII.

Na 1 stycznia 1938 roku holenderska flota handlowa wynosiła 1.051 statków — 2.544 tys. ton brutto, (rok przedtem 968 jednostek — 2.412 tys. ton brutto), co stanowi około 4% ogólnoświatowej floty handlowej (w 1932 r. — 4,4%, a w 1936 r. — 3,9%) i stawia Holandię na 8 miejscu wśród krajów morskich. Holenderskie towarzystwa armatorskie dzięki korzystnej sytuacji frachtowej w 1937 r. wyrównały część strat, jakie poniosły w latach ubiegłych. Obliczają, że w okresie lat 1930—36 straty 23 towarzystw armatorskich wynosiły ok. 190 mil. guldenów, zmniejszone o 18 milionów guldenów subwencyj państwowych.

OBROTY WOLNEGO PORTU W SZTOCKHOLMIE.

Towarzystwo Wolnego Portu w Sztockholmie, stwierdza w swym sprawozdaniu za rok 1937, że ilość wagowa towarów wyładowanych wzrosła o 28 proc., załadowanych zaś o 38 proc. względem poprzedniego roku. Opłaty wolnego portu wzrosły o 23 tys. koron. Nadwyżka dochodów jednak była mniejsza niż w roku ubiegłym, na skutek zniżki taryf portowych. Towarzystwo, kontrolowane przez miasto Sztockholm, do którego należy wolny port, wypłaciło miastu kwotę 1,31 mil. koron dodatkowo do kwot wpłaconych w ciągu roku sprawozdawczego.

OBROTY PORTÓW DUŃSKICH W *1937* R.

Ruch statków w 1937 r. w portach duńskich wynosił na wejściu 94.100 statków pojemności 17.391 tys. ton brutto (1936 r. — 96.300 jednostek — 17.514 tys. ton brutto). Statki te wyładowały 14.124 tys. ton i załadowały 4.984 tys. ton. Ogólny obrót towarowy portów duńskich wynosił zatem przeszło 19.100 tys. ton, co w porównaniu z 1936 r. — 18.900 tys. ton —, daje nadwyżkę 200 tys. t., pochodzącą ze zwiększonego eksportu i w mniejszym stopniu ze wzrostu importu do Danii. Udział największe-

go portu duńskiego — Kopenhagi wynosi w ruchu statków na wejściu 20.051 jednostek pojemności 7.121 tys. ton brutto, w obrotach towarowych zaś 5.359 tys. ton w imporcie i 1.466 tys. ton w eksporcie.

WOLNA STREFA NOWEGO JORKU BĘDZIE EKSPLOATOWANA PRZEZ PRYWATNE PRZEDSIĘBIORSTWO.

Jak dotąd Nowy Jork wydał 1,2 mil. dolarów na urządzenie wolnej strefy i wydać ma jeszcze 500 tys. dolarów; równocześnie specjalny komitet strefy bada złożone cztery prywatne oferty na eksploatację wolnego portu. Oferty bardzo się różnią co do warunków w jakich miałaby być eksploatowana wolna strefa, z czego widać, że komitet strefy nie stawiał żadnych ograniczeń; dopiero waszyngtoński urząd „Foreign Trade Zone Board" ma wyznaczyć pewne wytyczne planu eksploatacyjnego, wobec czego firmy w stanie są wysunąć własne koncepcje eksploatacji wolnej strefy.

Jedna z ofert proponuje, ażeby miasto pokrywało wydatki operacyjne, pobierało całkowite wpływy, lecz płaciło wydatki handlowe. Inny plan przewiduje prowadzenie strefy przez trzy pierwsze lata bez zysków dla firmy zarządzającej, po czym firma miałaby płacić rocznie po 75 proc. swych wpływów brutto.

Inna firma proponuje miastu, po potrąceniu wydatków, 40 procent zysku w pierwszym i drugim roku ponad 100 tys. dolarów zysków netto, oraz 50 procent takiejże nadwyżki w roku trzecim itd.

PORT W RYDZE OTRZYMUJE NABRZEŻE WĘGLOWE.

Łotewski Departament Morski zamierza zmodernizować technikę wyładunku węgla w porcie ryskim. Z ramienia Departamentu Naczelnik wydziału technicznego odwiedził porty w Helsinkach, Tallinnie, Stockholmie, Göteborgu i Kopenhadze, t. j. porty przywożące węgiel, aby na podstawie ich doświadczeń opracować projekt modernizacji portu ryskiego.

NOWE ZWYCZAJE PORTOWE W RYDZE.

Łotewskie pismo urzędowe z dnia 26 IV ogłosiło nowe „zwyczaje portowe" wypracowane przez Izbę Handlowo - Przemysłową. — Zwyczaje te, zaopatrzone w komentarz, wydane zostaną niebawem w postaci osobnej broszury.

Dotychczasowe zwyczaje portowe Rygi nie odpowiadały już współczesnym warunkom życia żeglugowo-portowego. Dopuszczalne terminy postoju statku w porcie bez dopłat były za długie, dolna granica wymaganej ilości przeładowanego towaru na każdy otwór lukowy była wyznaczona za wysoko. W nowych zwyczajach: 1) normy sprawności przeciętnej wy- i załadunku zostały podwyższone, 2) czas pomiędzy rzeczywistą gotowością statku rozpocząć przeładunek i końcem pracy przeładunkowej został skrócony.

Kwestie sporne między stronami mogą w myśl nowych zwyczajów być decydowane na miejscu przez orzeczenie zaprzysiężonych rzeczoznawców według zasad prawa międzynarodowego.

Prawdopodobnie w najbliższym czasie ulegną odpowiedniej zmianie zwyczaje portów Liepaja i Ventspils. Godne jest również uwagi, że nowe zwyczaje, ogłoszone w urzędowym piśmie Łotwy, zawierają rozdziały omawiające znaczenie szeregu terminów używanych w żegludze, określenia czynności agentów okrętowych, stewedorów (sztauerów) itp.

TANI PRZEŁADUNEK STALOWYCH PRZEDMIOTÓW W GANDAWIE.

W portach belgijskich stawki na przeładunek eksportowych wyrobów stalowych są niskie; szczególnie Gandawa wyspecjalizowała się na eksporcie niektórych gatunków stali i doszła do najekonomiczniejszego przeładunku tych wyrobów. Stosowane są dźwigi długoramienne, które najpierw wyładowują stal z wagonów (lorów) kolejowych, układając ją równocześnie w wysokich staplach na nabrzeżu, z tym, że po przybyciu statku te same krany długoramienne w minimalnym czasie i jak najmniejszymi kosztami zdejmują te przedmioty ze stapli i opuszczają do ładowni okrętu. Ten sposób jest równocześnie korzystny dla kolei, zwalniając od razu wagony, korzystny dla statku, którego postój rekordowo się skraca, oraz odznacza się ścisłym rozgraniczeniem i oddzieleniem czasowym przeładunku przygotowawczego, lądowego od właściwego załadunku towaru na statek, co ma również swoje duże zalety.

„BAŁTYCKI" TYP PAROWCA.

Stocznia angielska „Burntisland Shipbuilding Co" wybudowała dla armatora w Hull parowiec „Portsea" specjalnie przystosowany do transportu drzewa i węgla. Statek posiadający dziób „Maierform", robił przy próbnych jazdach 11 węzłów i uważany jest za najlepiej przystosowany do żeglugi na Bałtyku. Statek ten jest jednopokładowy, luki są przystosowane do łatwego trymowania ładunku węglowego, a urządzenia mechaniczne pokładowe rozmieszczone są w ten sposób, by statek mógł przyjąć możliwie duży ładunek pokładowy drzewa. Inne cechy charakterystyczne tego statku są — głębokość ładowni 16 stóp, nośność — 2.470 ton, tonaż brutto — 1.590, netto — 940.

JAKĄ KLASĄ PODRÓŻUJĄ ANGLICY NA LINIACH POZAEUROPEJSKICH.

Według statystyki „Board of Trade" ruch pasażerski w portach Wielkiej Brytanii wynosił w 1937 r. 514.789 osób, tj. wyjechało 261.829

osób, przyjechało 252.960 osób, przy czym nie liczy się ruchu statków w podróżach turystycznych.

Charakterystyczne jest, że trzecią klasą podróżowało tylko 104.270 osób i to głównie na linii kanadyjskiej (44.499 osób) i Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn. (61.609 osób), natomiast pierwszą klasą podróżowało 102.531 osób, drugą — 136.627 osób i turystyczną — 161.361 osób.

Wiadomości celne, eksportowe i importowe

POLSKIE DROŻDŻE W CHICAGO.

Handlowiec — miesięcznik kupiectwa polskiego w m. Hamtramck w stanie Michigan podaje następujące interesujące uwagi w sprawie sprzedaży polskich drożdży na tamtejszym rynku:

„Vulkan Yeast Company z New Yorku, największa w Stanach Zjednoczonych firma importująca drożdże dla piekarzy, niedawno otworzyła biuro filialne w Chicago, wprowadzając do Chicago i Środkowo Zachodnich Stanów „Vulkan Eagle" importowane z Polski drożdże dla piekarzy.

Drożdże te są ze znanej polskiej firmy Związek Producentów Drożdży" w Tczewie na Pomorzu. Spodziewać się należy, że polscy piekarze w Detroit i Hamtramck pójdą w ślady chicagowskich kolegów i przychylnie będą się odnosić do tego nowego produktu polskiego ukazującego się w handlu międzynarodowym. Wszyscy mówią, że jakość tak zwanego „polskiego" chleba jest znacznie lepsza, gdy do wyrobu używa się tych starokrajskich drożdży."

ROSYJSKIE DRZEWO DO KŁAJPEDY.

Po długich pertraktacjach między Syndykatem drzewnym w Kłajpedzie, a „Exportlesem" — sowiecką organizacją dla eksportu drzewa, doszło do umowy, według której w 1938 r. Sowiety mają dostarczyć tartakom kłajpedzkim 100 tys. festmetrów drzewa, częściowo drogą lądową, częściowo — morską. W poprzednich latach „Exportles" dostarczał 150 tys. fm.

UWAGI NA TEMAT KORESPONDENCJI HANDLOWEJ Z BRAZYLIĄ.

Izba Handlowa Brazylijsko-Polska w Rio de Janeiro podaje następujące uwagi na temat korespondencji handlowej z Brazylią.

Rynek brazylijski ze względu na wielką jego chłonność i na istniejące olbrzymie możliwości zbytu artykułów przemysłowych, stale jest opracowywany przez kraje o tak rozwiniętej organizacji handlowej, jak: Anglia, Niemcy, Francja, Stany Zjednoczone itp. Stąd też kupiectwo brazylijskie, pracując od wielu lat z firmami o wzorowej organizacji, jest pod wybitnym wpływem angielskich i amerykańskich metod pracy, odznacza się solidnością a jednocześnie konserwatyzmem co do przyjętych metod pracy.

Eksporterzy, którzy chcą wejść na rynek brazylijski, muszą się dostosować do zwyczajów miejscowych, jeśli zamierzają wejść w kontakt z firmami rzeczywiście poważnymi. Jednym z podstawowych zwyczajów jest szybkie załatwianie wszelkiej korespondencji. Na listy należy odpowiadać w każdym wypadku, negatywnie czy też pozytywnie. Na zapytanie wysłane pocztą lotniczą należy bezwzględnie odpowiadać pocztą lotniczą, chociażby importer tego w liście swym specjalnie nie zaznaczył. Niedopuszczalnym jest, by importer czy też agent handlowy brazylijski nawiązując kontakt z eksporterem polskim, tracił czas na wymianę korespondencji trwającej czasem miesiące całe narażając się czasem na to, że ostatecznie odpowiedzi na zapytania swe nie otrzyma.

Ponieważ przeciętna różnica czasu między nadaniem listu w Polsce a wręczeniem go w Rio de Janeiro czy też w Sao Paulo wynosi około dni 25, posługiwanie się pocztą zwykłą powinno się ograniczać do minimum i to przy korespondencji mniej ważnej. Posługując się jednak pocztą zwykłą, należy przed wysłaniem listu każdego zbadać dokładnie datę odejścia statku polskiego z Gdyni, i w razie gdy termin odejścia jego do portów Ameryki Południowej jest bliski, należy zaznaczyć na dolnym lewym brzegu koperty „via Gdynia", w innych wypadkach należy zaznaczyć, że list ten ma zostać przesłanym „via Lisboa", ponieważ port ten ma największą ilość połączeń bezpośrednich z portami Ameryki Południowej.

Całą ważniejszą korespondencję z Ameryką Południową należy wysyłać pocztą lotniczą. Posługując się specjalnie na ten cel wyrabianym papierem, koszt porta nie wyniesie tyle, by mogło to zaważyć na budżecie eksportera.

Posługując się pocztą lotniczą, eksporter polski ma tygodniowo dwie możliwości wysyłki korespondencji do portów Ameryki Południowej: Via Condor (niemiecka) i Via Air France. Wszelką korespondencję nadawaną w niedzielę — poniedziałek i wtorek do południa należy skierowywać „via Condor". Odlot z Frankfurtu n. M. w każdą środę, przylot do Rio de Janeiro w niedzielę, wręczanie korespondencji następuje w Rio de Janeiro w poniedziałek, w Sao Paulo zaś najdalej we wtorek.

Korespondencję nadawaną w Polsce we wtorek — środę — czwartek i piątek do południa należy wysyłać „via Air France". Odlot z Francji w niedzielę, przylot do Rio de Janeiro we wtorek, wręczanie korespondencji w Rio de Janeiro, następuje w środę, w Sao Paulo zaś najdalej w czwartek.

Wysyłanie listu jakiegokolwiek „ekspres" mija się zupełnie z celem, gdyż nie wpłynie to zupełnie na przyśpieszenie wręczenia korespondencji w Brazylii.

Wobec dużych kosztów przy wymianie depesz, ze względu na odległość dzielącą Amerykę Południową od Europy, należy stosować korespondencję telegraficzną w następujących wypadkach:

1) w razie zapytania telegraficznego,
2) w razie zapytania listownego, w którym to nadawca prosi o odpowiedź telegraficzną,
3) w razie, gdy ważność poruszanej sprawy tego wymaga, w wypadkach gdy nawet nie proszono o odpowiedź telegraficzną, gdy jednak ta może zaważyć przy wygraniu sprawy n. p. przy przetargach, gdzie szybka wiadomość względnie decyzja może stanowić o otrzymaniu zamówienia na dostawy.

Ponieważ jak już wyżej zaznaczono, koszty telegramów międzykontynentalnych są bardzo wysokie, celem oszczędzenia wydatków eksporter polski może posługiwać się trzema kategoriami depesz:

1) depeszą kodowaną,
2) depeszą zniżkową,
3) listem telegraficznym.

1) Depesze kodowane. Telegramy te powinny być oznaczone znakiem „CDE" przed tekstem, przy czym znaku tego do kosztów depeszy się nie wlicza. Sam tekst depeszy powinien być ujęty w kodzie nie przekraczającym pięciu liter każdy wyraz. Numerów do układu depesz kodowanych nie dopuszcza się, o ile nie wchodzą one w skład zastrzeżonej marki lub znaku handlowego. Koszt depeszy kodowej wynosi ⅔ opłat od depesz zwykłych. Depesze te są wysyłane na równi z depeszami zwykłymi natychmiast po depeszach specjalnie pilnych.

2) Depesze zniżkowe. Depesz tych używa się do przesyłania wiadomości mniej pilnych, gdyż przekazywanie ich odbywa się dopiero po depeszach pilnych, zwykłych i kodowych. Układ depeszy musi być jasny, łatwo zrozumiały i ujęty w jednym języku tylko (niedopuszczalnym jest użycie dwóch lub więcej języków do układu tych depesz. Znak „LC" powinien być umieszczonym przed tekstem depeszy, a opłaca się od niego taksę, jak od jednego słowa. Do układu depesz tych dozwolonym jest używanie numerów, cyfr i skrótów kupieckich zwykle używanych, jednakże do jednej trzeciej tekstu jedynie. Opłata za depesze te, wynosi 50% taryfy normalnej.

3) Listy telegraficzne. Opłacają jedną trzecią taryfy normalnej i doręczane bywają w kraju przeznaczenia z zasady następnego dnia po ich nadaniu. Znak „NLT" powinien być umieszczonym przed tekstem i płaci taksę jak za jeden wyraz. Zasady układu tekstu listów telegraficznych są te same co przy depeszach zniżkowych. Jako minimum kosztów listu telegraficznego przyjęto opłatę za 25 (dwadzieścia i pięć) wyrazów. Telegramy te, wręczane bywają adresatowi dnia następnego po ich nadaniu, przy czym należy wziąć pod uwagę różnicę czasu jaka wynosi trzy i pół do czterech godzin między czasem w Polsce a czasem w Brazylii (o tę różnicę czas jest w Brazylii wcześniejszy).

MOŻLIWOŚCI IMPORTU GRZYBÓW SUSZONYCH DO FRANCJI.

W okręgu Francji Północnej na zbyt większych ilości grzybów świeżych (smardzów) liczyć nie można. Spośród grzybów świeżych ludność francuska konsumuje przede wszystkim pieczarki. Zapotrzebowanie na pieczarki pokrywa całkowicie miejscowa produkcja sztuczna. Większe ilości tych grzybów eksportowane są nawet do Belgii i Anglii.

Natomiast pewne zainteresowanie budzi import z Polski grzybów suszonych. Do Konsulatu Generalnego R. P. w Lille zgłosił się komisjoner francuski, który nawiązał stosunki handlowe z eksporterami grzybów suszonych. Dotychczas był on w kontakcie z eksporterami grzybów z Czechosłowacji. Komisjoner ten zbiera zamówienia na grzyby i przesyła eksporterowi, który wysyła towar za zaliczeniem bezpośrednio do nabywców. Według oświadczenia komisjonera dostarcza on eksporterom czeskim miesięcznie zamówień przeciętnie na 100—150 kg.

Wskazanym jest, by eksporterzy zainteresowali się możliwościami zbytu grzybów suszonych do Północnej Francji. Oferty uwzględniające ceny grzybów mieszanych, czapeczki z korzeniami, oraz same czapeczki, należy nadsyłać pod adresem Konsulatu Generalnego R. P. w Lille.

Grzyby czeskie sprzedawane są w detalu przeważnie w opakowaniu celofanowym. Na opakowaniu tym umieszczona jest barwna etykietka (rysunek grzybów) z napisem w języku francuskim „Cèpes extra — 50 gr. net environ". Etykietka na paczkach celofanowych z grzybami czeskimi jest bardzo podobna do wzoru etykiety dla grzybów francuskich (wzór znajduje się w P. I. E.)

Import grzybów suszonych do Francji nie jest skontyngentowany, opłata celna wynosi 8% ad valorem.

Dla orientacji Konsulat Generalny podaje do wiadomości, że ceny hurtowe grzybów suszonych importowanych z Czechosłowacji (grzyby te są mieszane, czapeczki z korzeniami i pokrajane).

Ceny grzybów suszonych importowanych z Czechosłowacji

	Gatunek 1	Gatunek 2
luzem 1 kg	fr. fr. 27,50	fr. fr. 30.50
w opakowaniu celofanowym: cena za 1 kg		
1 kg	fr. fr. 29,50	fr. fr. 34.00
½ kg (2 paczki)	„ 30,50	„ 36.00
100 gr (10 paczek)	„ 34.00	„ 39.00
50 gr (20 paczek)	„ 35.50	„ 41.50
25 gr (40 paczek)	„ 39.00	„ 45.00
20 gr (50 paczek)	„ 40,00	„ 46.00

PRZEPISY O IMPORCIE ZIEMNIAKÓW-SADZENIAKÓW DO SZWAJCARII.

Urząd Weterynaryjny Związkowego Departamentu Gospodarki Społ. Szwajcarii wydał w dniu 15 lutego 1938 r. rozporządzenie, które przewiduje szereg obostrzeń przy imporcie ziemniaków-sadzeniaków. Obostrzenia te mają na celu ochronę Szwajcarii przed zawleczeniem zarazy pryszczycy z zagranicy.

Nowe przepisy stanowią:

1) Podania o zezwolenie na przywóz winny być wnoszone za pośrednictwem Stowarzyszenia Szwajcarskiego dla Zbóż i Pasz i winny podawać urząd celny wejściowy oraz przypuszczalną datę importu. Tylko takie podania będą rozpatrzone, które zostaną przedłożone Związkowemu Urzędowi Weterynaryjnemu.

2) Przywóz może mieć miejsce wyłącznie w ładunkach całowagonowych, luzem (nie w workach). Wagony odnośne winny mieć podłogi i ściany wyklejone papierem. Używanie słomy, siana i podobnych artykułów jako środków opakunkowych jest zakazane, dopuszczalne natomiast są wełna drzewna i tektura falista.

3) Wszelkie przesyłki ziemniaków-sadzeniaków muszą być zaopatrzone w świadectwo urzędowego weterynarza miejsca pochodzenia, które winno stwierdzać, że:

a) odnośne ziemniaki pochodzą z zagród, w których pryszczyca nie panuje i nie panowała w ostatnim roku;

b) odnośne wagony bezpośrednio przed załadowaniem ziemniaków zostały dokładnie oczyszczone i zdezynfekowane 1—2 procentowym ługiem sody żrącej, do którego dodano 5% świeżo ugaszonego wapna.

4) Do każdego transportu musi być ponadto dołączone zaświadczenie, w którym przedstawiciel odnośnej firmy importowej szwajcarskiej stwierdza, że nadzorował osobiście na miejscu zgodne z przepisami załadowanie ziemniaków.

5) Przesyłki nie odpowiadające powyższym przepisom będą przez władze celne na granicy cofnięte, lub ewentualnie na koszt firm importowych przerobione technicznie. — Transporty, co do których zostanie stwierdzone dopiero przy wyładowaniu, że nie zostały zachowane przepisy odnośnie sposobu opakowania i dezynfekcji, winny być zgłoszone niezwłocznie weterynarzowi kantonalnemu. Wyładowanie poszczególnych wagonów winno w każdym razie być nadzorowane przez przedstawicieli organizacyj rolniczych.

Dla transportów, pochodzących niewątpliwie z obszarów wolnych od zarazy, mogą być udzielane zezwolenia wyjątkowe w odniesieniu do sposobu opakowania.

W odniesieniu do punktu 4) powyższych przepisów, przewidujących kontrolę i obecność przy ładowaniu sadzeniaków przedstawiciela firmy importowej szwajcarskiej, należy wyjaśnić, że władze szwajcarskie zgodziły się na interpretację jego w sposób liberalny. Mianowicie poszczególne domy importujące mogą po uprzednim porozumieniu się między sobą zlecić wykonywanie nadzoru kilku lub wspólnemu mandatariuszowi w Polsce. Mandatariuszem tym może być Związek Eksporterów Ziemniaków w Toruniu. Niemniej jednak importowe domy szwajcarskie ponoszą nadal całkowitą odpowiedzialność wobec władz szwajcarskich za działalność wyznaczonych mandatariuszy.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 KWIETNIA 1938 R.

BOLIWIA. Dekret z dnia 8 III 38 podwyższył kwoty procentowe dewiz, które eksporterzy rud zobowiązani są odprowadzać do Banku Narodowego oraz ustalił na nowym poziomie kursy walut zagranicznych.

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem ministerstwa przemysłu i handlu z 23 III 1938 została zniesiona wolność przywozu przesyłek do 1 kg wagi netto przy następujących artykułach:

Ex 142 — kamienie szlachetne i półszlachetne, surowe,
560 — złoto, srebro, platyna, surowe i w odpadkach,
562 — płyty, blachy, pręty, druty z metali szlachetnych,
571 — drogie kamienie szlifowane, nieoprawione, korale, perły nieoprawione,
Ex 647 — znaczki pocztowe użyte i nieużyte.

Rozporządzenie weszło w życie dnia 29 III 1938 r.

ESTONIA. W układzie polsko-estońskim z dnia 19 II br. przyznane zostały przez Estonię zniżki celne na zioła lecznicze pochodzenia polskiego — 0,50 kor. od 1 kg brutto dla kontyngentu 1-tonowego oraz na lonty, zapalniki i materiały wybuchowe — 0,05 kor. od 1 kg — za zezw. Min. Gospodarki.

FINLANDIA. Do końca bież. roku obowiązywać będą podwyższone stawki celne na jedwab naturalny, używane worki, rękawiczki skórzane, ich części oraz skórę przystosowaną do wyrobu rękawiczek, skórki futrzane gatunku: bisam, astrachan, perskie, pół-perskie i tybetańskie, gotową odzież i inne wyroby, zaopatrzone w skórki futrzane, esencje, olejek z gorzkich migdałów, ol. terpentynowy mentol, safrol, heliotropinę oraz inne materiały, używane w produkcji perfumeryjnej, wody pachnące, tinktury na włosy, pomady i tłuszcze pachnące. Zwyżka cła wynosi od 30% do 175%.

FRANCJA. W „Journal Officiel" z dnia 12 IV br. ogłoszono rozporządzenie z dnia 7 IV, na podstawie którego owce, barany i jagnięta pochodzenia polskiego korzystają z dodatkowego kontyngentu importowego w wysokości 2.400 sztuk. Poza tym przyznany został kontyngent na świeżą i chłodzoną baraninę w wysokości 1850 q. Powyższe kontyngenty zaliczone zostaną jeszcze do okresu kontyngentowego 1 kwartału 1938 r. Przywóz wymienionych artykułów wymaga zezwolenia importowego francuskiego Min. Rolnictwa.

HOLANDIA. Z dniem 3 IV br. rząd holenderski podwyższył opłatę monopolową od przywozu pszenicy, żyta, jęczmienia, owsa, kukurydzy, oraz mąki pszennej i żytniej. Podwyżka jest jednakowa dla wszystkich wyżej wymienionych zbóż, jako też mąki pszennej i żytniej, i wynosi hfl. 0,50 od 100 kg, wobec czego opłata monopolowa równa się obecnie hfl. 1,50 od 100 kg.

Z dniem 1 kwietnia rb. przedłużono na rok okres kontyngentowania przywozu ryżu do Holandii. Warunki kontyngentowania są następujące:

Ryż łuszczony — okres bazowy 1 IV 36 do 1 IV 38 przydział autonom. 70% wagi brutto;

Ryż łom i mielony — okres bazowy 1 IV 37 do 1 IV 38 przydział autonom. 50% wagi brutto;

Ryż mączka pastewna — okres bazowy 1 IV 36 do 1 IV 38, przydział autonom. 100% wagi brutto.

Zaznaczyć należy, że poprzednim okresem bazowym dla ryżu łuszczonego, mielonego i łomu był rok 1932, a dla mączki pastewnej — rok 1932 i 1933. Poprzedni przydział autonomiczny dla ryżu łuszczonego wynosił 50%, zaś dla ryżu mielonego i łomu — 60% wagi brutto.

Z dniem 1 kwietnia rb. przedłużony został na rok okres kontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

Wyroby nożownicze, metalowe — okres baz. 1934, przydział aut. 15% wartości;

Wyroby częściowo metalowe — okres bazowy 1934, przydział aut. 70% wartości;

Wyroby z juty (worki itp.) — okres baz. 1936/37, przydział aut. 10% wagi.

Warunki kontyngentowania wwozu wyrobów z juty zostały zmienione; dotychczasowy okres bazowy obejmował lata 1931, 1932, 1933, przydział autonomiczny wynosił 50% wagi.

Z dniem 1 kwietnia rb. przedłużony został na rok okres kontyngentowania wwozu węgla, brykietów i koksu do Holandii. Warunki kontyngentowania pozostają bez zmian i przedstawiają się następująco: okres bazowy — 1933 r., przydział autonomiczny — 60% przywozu z okresu bazowego. Warunki powyższe dotyczą tych krajów, z których przywóz nie jest uregulowany umowami kontyngentowymi.

IRAN. Ministerstwo Handlu ogłosiło nowe zasady wydawania i obrotu certyfikatami dewizowymi dla towarów, których eksport podlega monopolowi. Dla certyfikatów tych utworzony został specjalny fundusz wyrównawczy, który ma interweniować na rynku w kierunku utrzymania kursu w granicach uzasadnionych gospodarczo.

Dekret z dnia 20 I 38 zmienił warunki zobowiązań wywozu w tym kierunku, że przedłużył okres wykonania takich zobowiązań z trzech miesięcy do jednego roku. Eksporterzy bowiem mają prawo odsprzedać dewizy należne im z tytułu eksportu jeszcze przed jego dokonaniem, a tylko za zobowiązaniem wyeksportowania odnośnych towarów w ciągu określonego okresu czasu.

JAPONIA. W dniu 23 III br. weszła w życie lista D ograniczeń importowych. Na liście figurują: rudy miedzi, ołowiu, cyny, cynku, niklu i antymonu oraz metale: platyna, miedź, ołów, cyna, cynk, rtęć, antymon i siarczek antymonu, mosiądz i brąz.

Import powyższych artykułów — o ile przekracza wartość 100 jen — wymaga zezwolenia Min. Przem. i Handlu. Wymienione rudy i metale umieszczone zostały równocześnie na liście C (zakaz wywozu). Na liście A (ograniczenia importowe) umieszczono jutę i konopie.

PALESTYNA. „The Palestine Gazette" z dnia 1 IV br. przynosi szereg zmian celnych. Cło na kerozynę podwyższone zostało w poz. 604-a (w naczyniach nie przenoszących 18,2 litrów), z 32 na 37 milsów (od każdego naczynia), zaś w poz. 604-b, w innych naczyniach i hurtem — ze 175 milsów na 203 milsy — od 100 litrów. Cło na oleje pędne zostało podwyższone: w poz. 605-a (w naczyniach nie przenoszących 18,2 litra) z 200 na 219 milsów od każdego naczynia; w pozycji 605-b (w innych naczyniach i hurtem) z 11 na 12 milsów za litr. Podobnie podwyższone zostały stawki na zapałki: w pozycji 721-a (w paczkach zawierających nie więcej jak 10.000 zapałek) z 200 na 240 milsów od paczki: w pozycji 721-b (paczki powyżej 10.000 zapałek) z 200 na 240 mils. od każdych 10.000; w poz. 721-c (w pudełkach zawierających nie więcej, jak 24 zapałki) z 5 na 6 milsów (od 10 pudełek); w poz. 721-d (od zapałek importowanych w pudełkach, zawierających więcej niż 24 zapałki w każdym) — z 200 na 240 mils. od każdych 10.000 zapałek. Równocześnie podwyższona została akcyza (na zapałki produkowane w Palestynie), ze 125 na 150 milsów (od każdych 10.000 zapałek).

RUMUNIA. Począwszy od 1 IV br. proporcjonalną opłatę stemplową na wszelkiego rodzaju fakturach podwyższono z 2 na 3%.

TURCJA. Turecka Rada Ministrów w dniu 15 III 38 r. wydała rozporządzenie dodatkowe do rozporządzenia zasadniczego z dnia 5 VII 37 o imporcie, które przewiduje, że import do Turcji z krajów, które poprzednio wykazywały poważniejsze saldo dodatnie dla Turcji, a ostatnio uzyskały saldo dodatnie dla siebie, w przyszłości nie będzie mógł przekraczać 80% wartości eksportu tureckiego do danego kraju. Ponadto Ministerstwo Gospodarki zostało upoważnione do uzależniania importu do Turcji z krajów, które nie mają z Turcją układów kompensacyjnych ani clearingowych, a które wykazują saldo obrotów dla Turcji ujemne, od odpowiedniego wywozu towarów tureckich do tych samych lub innych krajów.

WIELKA BRYTANIA. Ukazało się rozporządzenie przywracające z dn. 10 IV br. wpłatę na fundusz Komitetu Pszenicznego od mąki importowanej w wysokości 2 szylingów od worka 280-funtowego.

Obowiązująca przed zawieszeniem opłata od importowanej mąki wynosiła 5 szylingów.

WŁOCHY. Z dniem 2 IV br. weszły w życie następujące podwyżki cła od 100 kg: pszenica — 45 lirów (dotychczas 18,—), kukurydza biała — 45 l. (18,—), mąka pszenna — 68,90 l. (27,50), mąka z białej kukurydzy — 68,90 (27,50), grysik — 83,— (42,50), pieczywo drożdżowe z mąki pszennej — 85,— (44,50), chleb i suchary okrętowe — 85,— (44,50), kukurydza inna — 25,— (15,—), mąka kukurydziana inna — 34,30 (23.—).

Włoski Instytut Rozrachunkowy podaje do wiadomości, że z dniem 1 kwietnia br. obniżył opłaty prowizyjne z tytułu wpłat i wypłat na rachunki clearingowe. Niezależnie od powyżej wymienionego odsetka. Istcambi pobiera opłatę 0,5% tytułem premii za gwarancję kursów walutowych.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Przedstawicielstwa. Poważna firma hamburska poszukuje przedstawicielstw na eksport na rynki zamorskie wszelkiego rodzaju surowców, półproduktów i gotowych artykułów chemicznych i farmaceutycznych. P/10220/47/TC.

Dykta. Firma w Bagdadzie pragnie nawiązać stały kontakt handlowy z firmą produkującą dykty. P/10863/40/C.

Firma maltańska nawiąże kontakt handlowy z eksporterami dykty olszowej. P/10872/40/C.

Różne. Firma agenturowa w Argentynie interesuje się importem z Polski surowców do wyrobu farb, barwników oraz żarówek elektrycznych. E/10880/34/H.

Firma agenturowa w Tunisie interesuje się importem z Polski materiałów budowlanych, ceramiki sanitarnej oraz drzewa. E/9537/22/H.

Torby na sprawunki (shopping bags) z ceraty lub innego materiału w gorszym gatunku są poszukiwane przez firmę angielską, chodzi o większe ilości. P/10187/64/Łuk.

Rękawiczki automobilowe. Firma hamburska interesuje się możliwością eksportu z Polski rękawiczek automobilowych (Auto — und Motorradhandschuhe) na rynek Afryki Południowej. P/9700/64/M.

Sandały. Firma wiedeńska interesuje się importem do Afryki Zachodniej sandałów skórzanych z podeszwą skórzaną lub gumową. bardzo tanich. P/10877/64/M.

Przedstawicielstwa. Firma holenderska obejmie przedstawicielstwo firm eksportowych, zainteresowanych w eksporcie wszelkich artykułów do Holandii. R/8899/28/29/S.

Raki. Importer belgijski interesuje się przywozem raków z Polski. R/8457/70/S.

Zwierzęta hodowlane. Firma włoska nawiąże kontakt z polskimi hodowcami gołębi oraz lisów srebrzystych, interesującymi się wywozem ich za granicę. R/10271/31/S.

Wyroby koszykarskie. Firma nowojorska poszukuje dostawców małych koszyczków (galanteryjnych). 9602/49/Sz.

Dewocjonalia. Firma niemiecka poszukuje na reeksport obrazków świętych, medalików itp. dewocjonalnych artykułów. 10879/49/Sz.

Zabawki i nowości. Zabawki i nowości galanteryjne poszukiwane są przez firmę holenderską. 6250/4T/54/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

SPIS URZĘDÓW SKARBOWYCH, URZĘDÓW OPŁAT STEMPLOWYCH ORAZ URZĘDÓW SKARBOWYCH AKCYZ I MONOPOLÓW PAŃSTWOWYCH, PODLEGŁYCH IZBIE SKARBOWEJ W GRUDZIĄDZU WEDŁUG STANU NA DZIEŃ 1 KWIETNIA 1938 ROKU.

W komunikacie, ogłoszonym w numerze 106 Monitora Polskiego z dnia 10 maja Ministerstwo Skarbu opublikowało spis urzędów skarbowych, urzędów opłat stemplowych oraz urzędów skarbowych akcyz i monopoli państwowych, podległych poszczególnym Izbom Skarbowym. Spis tych urzędów, podległych Izbie Skarbowej w Grudziądzu, podajemy poniżej:

L. p.	Nazwa urzędu i siedziba	Właściwość terytorialna
1	Urząd Skarbowy w Aleksandrowie Kujawskim	powiat nieszawski;
2	„ „ w Brodnicy	powiat brodnicki;
3	I Urząd Skarbowy w Bydgoszczy	północno-wschodnia część miasta, ograniczona od strony zachodniej środkiem ulicy Zaświat do toru kolejowego, torem kolejowym do ul. Szczecińskiej, dalej środkiem ulic Szczecińskiej, Pomorskiej, Zduny, Gamma, Warmińskiego, Marszałka Focha do rzeki Brdy, środkiem rzeki Brdy do wschodnich granic miasta. a dalej granicami miasta do ul. Zaświat;
4	2 „ „ w Bydgoszczy	część miasta położona z prawej strony starego kanału bydgoskiego, a dalej z prawej strony rzeki Brdy;

L. p.	Nazwa urzędu i siedziba	Właściwość terytorialna
5	3 Urząd Skarbowy w Bydgoszczy	północno - zachodnia część miasta, ograniczona środkiem ul. Zaświat do toru kolejowego, torem kolejowym do ul. Szczecińskiej, środkiem ulic Szczecińskiej, Zduny, Gamma, Warmińskiego, Marszałka Focha do rzeki Brdy, dalej starym kanałem bydgoskim do zachodnich granic miasta, a następnie granicami miasta do ulicy Zaświat;
6	4 „ „ w Bydgoszczy	powiat bydgoski;
7	Urząd Skarbowy w Chełmnie	powiat chełmiński;
8	„ „ w Chełmży	część powiatu toruńskiego, a mianowicie: gmina miejska: Chełmża oraz gminy wiejskie: Chełmża, Lulkowo, Łubianka, Rzęczkowo, Smolno, Turzno, Zelgno oraz z gminy wiejskiej Bielawy miejscowości Grębocin, Kaszczorek, Lubicz, Rubinkowo i obszar dworski Bielawy;
9	„ „ w Chojnicach	powiat chojnicki;
10	1 Urząd Skarbowy w Gdyni	południowa część miasta Gdyni, odgraniczona od jego części północnej linią biegnącą od wybrzeża morskiego środkiem ulicy 10 Lutego i ulicy Słupeckiej do granic miasta;
11	2 „ „ w Gdyni	północna część miasta Gdyni;
12	1 Urząd Skarbowy w Grudziądzu	miasto Grudziądz;
13	2 „ „ w Grudziądzu	powiat grudziądzki;
14	Urząd Skarbowy w Inowrocławiu	miasto Inowrocław i powiat inowrocławski;
15	„ „ w Kartuzach	powiat kartuski;
16	„ „ w Kościerzynie	powiat kościerski;
17	„ „ w Lipnie	powiat lipnowski;
18	„ „ w Nakle n. Notecią	część powiatu wyrzyskiego, a mianowicie: gminy miejskie: Mrocza i Nakło oraz gminy wiejskie: Mrocza, Nakło i Sadki;
19	„ „ w Nowym Mieście Lubawskim	powiat lubawski;
20	„ „ w Rypinie	powiat rypiński;
21	„ „ w Sępolnie Kraińskim	„ sępoliński;
22	„ „ w Starogardzie	„ starogardzki;
23	„ „ w Świeciu	„ świecki;
24	„ „ w Szubinie	„ szubiński;
25	„ „ w Tczewie	„ tczewski;
26	„ „ w Toruniu	miasto Toruń i część powiatu toruńskiego, a mianowicie: gmina miejska Podgórz, gminy wiejskie: Podgórz, Popioły oraz z gminy wiejskiej Bielawy miejscowości Grabowiec, Kopanina, Nowawieś, Silno, Smolnik i Złotoria;
27	„ „ w Tucholi	powiat tucholski;
28	„ „ w Wąbrzeźnie	„ wąbrzeski;
29	„ „ w Wejherowie	„ morski;
30	1 Urząd Skarbowy we Włocławku	gmina miejska Włocławek;
31	2 „ „ we Włocławku	powiat włocławski z wyłączeniem gminy miejskiej Włocławek;
32	Urząd Skarbowy w Wyrzysku	część powiatu wyrzyskiego, a mianowicie gminy miejskie: Łobżenica, Miasteczko, Wysoka i Wyrzysk oraz gminy wiejskie: Białośliwie, Łobżenica, Wysoka i Wyrzysk;
1	Urząd Opłat Stemplowych w Bydgoszczy	miasto Bydgoszcz i powiat bydgoski;
2	Urząd Opłat Stemplowych w Gdyni	miasto Gdynia;
1	Urząd Skarbowy Akcyz i Monopolów Państwowych w Bydgoszczy	miasto Bydgoszcz oraz powiaty: bydgoski, szubiński i wyrzyski;
2	Urząd Skarbowy Akcyz i Monopolów Państwowych w Chojnicach	powiaty: chojnicki, sępoliński i tucholski;
3	Urząd Skarbowy Akcyz i Monopolów Państwowych w Gdyni	miasto Gdynia oraz powiaty: morski i kartuski;

L. p.	Nazwa urzędu i siedziba	Właściwość terytorialna
4	Urząd Skarbowy Akcyz i Monopolów Państwowych w Grudziądzu	miasto Grudziądz oraz powiaty: brodnicki, grudziądzki, lubawski i świecki;
5	Urząd Skarbowy Akcyz i Monopolów Państwowych w Starogardzie	powiaty: kościerski, starogardzki i tczewski;
6	Urząd Skarbowy Akcyz i Monopolów Państwowych w Toruniu	miasta: Toruń i Inowrocław oraz powiaty: chełmiński, inowrocławski, toruński i wąbrzeski;
7	Urząd Skarbowy Akcyz i Monopolów Państwowych we Włocławku	powiaty: lipnowski, rypiński, nieszawski i włocławski.

WYDAWNICTWA

PROBLEMY I WYTYCZNE W DZIEDZINIE PRZEMYSŁU, HANDLU I ŻEGLUGI

Nakładem tygodnika „Polska Gospodarcza" wyszedł zbiór przemówień p. min. Przemysłu i Handlu Antoniego Romana p. t. „Problemy i wytyczne w dziedzinie przemysłu, handlu i żeglugi" (Warszawa 1938). Na książkę składają się przemówienia wygłoszone w dniu 27 stycznia 1938 r. na posiedzeniu Komisji Budżetowej wygłoszone 2 dni później na tejże Komisji Sejmu p. t. „Najważniejsze momenty działalności Ministerstwa Przemysłu i Handlu", przemówienie o inwestycjach energetycznych i morskich, następnie przemówienie na Komisji Budżetowej Senatu z dnia 16 lutego 1938 o „zasadniczych problemach handlu zagranicznego i żeglugi", wreszcie przemówienie wygłoszone na plenum Sejmu w dniu 17 II 1938 r. p. t. „Wytyczne polityki przemysłowo - handlowej".

Pan Minister Przemysłu i Handlu porusza w swych przemówieniach aktualne problemy gospodarcze z dziedzin wchodzących w zakres działalności jego resortu, a więc: kwestię uprzemysłowienia kraju, problem surowcowy, podstawowe przemysły surowcowe, C. O. P., problem energetyczny, zagadnienie kapitalizacji, rentowności, cen i polityki kartelowej, etatyzmu, dalej sprawy rzemiosła, przemysłu ludowego i chałupnictwa, problemy obrotu, handlu wewnętrznego i zagranicznego, sprawy morskie, oraz kwestię współpracy ze sferami gospodarczymi. Omawiając inwestycje energetyczne i morskie p. min. Roman przedstawił dotychczasowe osiągnięcia, stan prac bieżących i zamierzenia na przyszłość w dziale inwestycyj elektryfikacyjnych, gazyfikacyjnych i morskich. W tym ostatnim dziale osobno uwzględnione są inwestycje portowe i rybackie.

Trzecie przemówienie, poświęcone problemom handlu zagranicznego i żeglugi zajmuje się oceną obecnej sytuacji w handlu zagranicznym Polski oraz wytycznymi na najbliższą przyszłość, zadaniami polskiej polityki handlowej na dłuższą metę i zagadnieniami żeglugowymi, portowymi i rybołówstwa morskiego.

Książkę zakańcza przemówienie na Plenum Sejmu w dniu 17 lutego br. dotyczące ogólnych założeń polskiej polityki gospodarczej i zasad polityki przemysłowo-handlowej.

Dla ludzi, którzy chcą poznać podstawowe problemy naszego życia gospodarczego w dziedzinie handlu, przemysłu i żeglugi w oświetleniu najbardziej miarodajnych czynników, książka p. min. Antoniego Romana, stanowi cenne źródło.

POŻYTECZNA KSIĄŻKA.

Nakładem „Książnicy - Atlas" w Warszawie ukazała się na półkach księgarskich książka A. Simmlera i K. Wiśniewskiego „Towaroznawstwo i Organizacja Handlu Jajami Kurzymi" (cena zł 2,20).

Jest to bardzo pożyteczna książka, obejmująca całość praktycznych zagadnień, związanych z jajczarstwem.

Na wstępie autorzy zajęli się badaniem gatunków handlowych jaj, podając sposoby sortowania ich i rozpoznania. Autorzy omówili też całość zagadnień, związanych z przechowywaniem, konserwacją i standaryzacją jaj. Duże znaczenie praktyczne przedstawiają omówione w książce kwestie pakowania jaj, przeznaczonych na eksport.

Załączone w książce fotografie i rysunki ilustrują tekst, uzupełniając jego znaczenie.

Podanie zaś wzorów pism i zaświadczeń, z jakimi w handlu kupiec stale się spotyka, nadaje jej duże praktyczne znaczenie.

W tej małej książeczce na 61 stronach kupiec znajdzie wszystko, co będzie mu potrzebne do racjonalnej gospodarki w zakresie handlu jajami.

Jest to pewnego rodzaju „Vademecum". Książką tą niewątpliwie zainteresują się sfery kupieckie, oraz producenci jaj.

KOMENTARZ DO PRAWA O MIARACH.

Wł. Pańkowski, insp. w Główn. Urzędzie Miar: „Zarys polskiego prawa o miarach — stron 143 — cena zł 3,—. Nakładem „Poradnika Przedsiębiorcy“ — Poznań, ul. Fr. Ratajczaka 16 m. 9.

Dotkliwie przez koła gospodarcze odczuwaną lukę w polskim piśmiennictwie prawnogospodarczym stanowił brak przystępnie zredagowanego komentarza do prawa o miarach. Lukę tę wypełnia omawiany podręcznik, opracowany przez inż. Wł. Pańkowskiego, asystenta przy katedrze prawa administracyjnego w Szkole Nauk Politycznych w Warszawie, zawierający wszystko, co przedsiębiorca wiedzieć winien o legalnych jednostkach miar, obowiązku legalizacji i właściwym używaniu narzędzi mierniczych, o koncesjonowaniu wyrobu, naprawy i sprzedaży narzędzi mierniczych, o sankcjach karnych za naruszenie przepisu prawa o miarach itp. Całość jest opracowana w sposób przystępny i uwzględnia orzecznictwo Sądu Najwyższego i Najwyższego Trybunału Administracyjnego.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

Pośrednictwo w hurtowym handlu śledziami solonymi w Gdyni

Zagadnienie pośrednictwa w naszym handlu hurtowym śledziami solonymi nie było dotychczas szerzej poruszane, aczkolwiek odgrywa ono poważną rolę w wymianie towarowej pomiędzy importerem. a kupcem hurtownikiem z głębi kraju.

Na ogół wszelkie pośrednictwo jest przez społeczeństwo nasze niemile widziane i uważane za objaw szkodliwy i niezdrowy. Pogląd ten w zasadzie słuszny o ile dotyczy pośrednictwa nadmiernie rozwiniętego, graniczącego z wyzyskiem. jest jednak fałszywy w wypadkach, gdy pośrednictwo występuje jako jedno z ogniw wymiany towarowej. Jest ono wówczas pożyteczne i konieczne. W celu zajęcia określonego stanowiska w tej sprawie, zastanowimy się pokrótce nad rolą i zakresem pośrednictwa w hurtowym handlu śledziami solonymi.

Jak wiadomo istnieje cały szereg gatunków śledzi. podział których uzależniony jest w pierwszym rzędzie od narodowości statków poławiających je, a więc są śledzie angielskie, holenderskie, norweskie, islandzkie i ostatnio t. zw. „śledzie z polskich połowów“. Poza tym w granicach nazw narodowych, różnią się poszczególne gatunki zależnie od sezonu połowów. a te znowuż zależnie od firm solarzy. Nazwisko solarza. jego marka. jest w handlu miernikiem wartości danego gatunku. Toteż teoretycznie zakup śledzi solonych nie przedstawia większych trudności, wystarczy bowiem zamówienie kupca hurtownika w kraju. przysłane do importera. z wyszczególnieniem marek śledzi, ich gatunków i ustalenie cen. warunków zapłaty i dostawy, transakcja może już być zawarta. Niestety. praktyka wykazuje jednak co innego.

Śledź solony, szczególnie z okresu połowów letnich, jest produktem bardzo łatwo psującym się, czułym szczególnie na wszelkie zmiany temperatury w kierunku ciepła. Natomiast importerzy nie zawsze dysponując miejscem w chłodni, zmuszeni są często większe ilości beczek składować w zwykłych magazynach, albo też nawet na otwartej przestrzeni. W takich warunkach przy nieznacznym nawet podwyższeniu się temperatury, śledzie narażone są na zepsucie, tracąc smak na skutek postępującego procesu gnilnego i określane są wówczas przez kupców jako „słodkie“ albo też „tranowate“.

Ażeby się zorientować w złych gatunkach, szczególnie kiedy proces psucia się jest dopiero w początkach, należy dobrze się znać na śledziach i uważnie przeglądać każdą beczkę, gdyż kupując śledzie „słodkie“, kupiec narażony jest na poważne straty. Często się też zdarza, że i chłodnia nie zabezpiecza. szczególnie delikatniejszych gatunków, przed zepsuciem tego rodzaju. Poza tym b. często bywa, że śledzie nawet najlepszych marek nie zawsze są porządnie upakowane i gatunki wypisane na beczkach. różnią się od tego co się znajduje wewnątrz beczek. Zresztą i wartość samych solarzy, jako producentów może zmieniać się z roku na rok, co też należy zawsze mieć na uwadze. Poza wspomnianymi trudnościami, które się zdarzają przy zakupie śledzi, są jeszcze inne powstałe na skutek siły wyższej, jak zmienność gatunku śledzi w danym miejscu połowu, np. w jednym roku matiasy Stornoway są lepsze niż Lerwick. w następnym może być odwrotnie itd.

Toteż pomimo najlepszej woli ze strony importera, jako sprzedającego i kupca-hurtownika, jako kupującego, mogą zajść już po zawarciu transakcji najrozmaitsze nieporozumienia powstałe właśnie na skutek powyżej omawianych trudności. Zdawałoby się, że wszelkie te trudności mogą być usunięte, gdy kupiec - hurtownik w wypadkach koniecznych sam przyjedzie do Gdyni, wybierze towar i omówi warunki.

Pomijając już koszty związane z przyjazdem, oraz zmarnowany czas, co szczególnie odczuwają kupcy mieszkający dalej od Gdyni. narażeni oni są jeszcze na ryzyko. iż nie

będąc w danym momencie dokładnie zorientowani w sytuacji rynkowej, która się tutaj bardzo często zmienia i to w szerokich granicach, mogą bardzo łatwo, dysponując w dodatku ograniczonym czasem, przepłacić i kupić towar w części lub nawet całości dla siebie nieodpowiedni. Natomiast pośrednicy mając stale oczy i uszy otwarte, orientują się zwykle doskonale, jaki gatunek i ile go ma każdy z poszczególnych importerów, jak również mogą dokładniej przewidywać kształtowanie się cen.

Dlatego też nierzadkie są wypadki, szczególnie jeśli chodzi o śledzie z sezonu letniego, iż kupiec - hurtownik, nawet będąc w Gdyni, zakupuje partie śledzi przy pomocy pośrednika, polecając mu w swojej obecności umawianie ceny i warunków zapłaty. Aczkolwiek transakcje są w zasadzie gotówkowe, jednakowoż zdarzają się wypadki udzielania przez importerów kredytu kupcom-hurtownikom i w tym wypadku pośrednik bierze niejako moralną odpowiedzialność wobec importera za wypłacalność swego „klienta".

Kwestia wynagrodzenia pośrednika jest unormowana w ten sposób, że jest ono wypłacane pośrednikowi przez importera i wynosi 1 sh (zł 1.30) od sprzedanej beczki (od śledzi połowów polskich płaci się zł 1,— od beczki), natomiast kupiec - hurtownik nie jest obowiązany do ponoszenia jakichkolwiek kosztów, chyba w wypadku, że się sam na nie uprzednio zgodził. Powstaje wobec tego pytanie, czy koszt pośrednictwa nie jest przerzucany na kupującego i czy w wypadku kupna bezpośredniego cena jest niższa o sumę zł 1,30 lub zł 1,—? Sądzimy, że nie. Sprzedający zawsze chce sprzedać towar po cenie najwyższej, a jeżeli już „stracił" na sprzedaży z pośrednictwem, to przy sprzedaży bezpośredniej raczej będzie się starał stratę tę powetować i to z nadwyżką wykorzystując omawianą powyżej sytuację kupca-hurtownika. Z drugiej strony takie ustępstwo byłoby także formalnym obniżeniem ceny, co pośrednicy mogliby przy najbliższej okazji wykorzystać na dobro swoich klientów. Powyższe przypuszczenia znajdują też niejednokrotnie potwierdzenie w praktyce, gdzie kupujący za pośrednictwem płaci często cenę znacznie niższą od kupującego samodzielnie. Wypadki, ażeby pośrednicy na skutek wypłacania im prowizji przez importerów byli od nich uzależniani i tym samym skrępowani wobec swoich klientów nie istnieją, gdyż pomimo, że importerzy starają się przyciągnąć do siebie jak najwięcej pośredników, zapewniając tym samym sobie możność większego zbytu, stosują jednak wszyscy jednakową stawkę prowizyjną, co pośrednikowi daje możność swobodnego wyboru przy zakupie dla swego klienta.

Reasumując powyższe dochodzimy do wniosku, iż pośrednictwo w formie obecnej na rynku śledzi solonych w Gdyni, nie jest szkodliwe, a raczej pożądane zarówno, ze względu na interesy importera jak i kupca - hurtownika, a także i konsumenta.

Obecnie w związku z powstawaniem szeregu polskich firm śledziowych w kraju, gdyński rynek powinien zapewnić im odpowiednich dla nich pośredników.

Wacław Kozakiewicz.

KRONIKA

ZAGADNIENIE BUDOWY KANAŁU HELSKIEGO.

W związku z wybudowaniem Portu Rybackiego w Władysławowie projekt przekopania kanału przez półwysep helski, któryby połączył zatokę Pucką z wielkim morzem nabiera na swej aktualności.

Już pobieżny rzut oka na mapę wybrzeża naszego przekonywa nas jak okrężną i dalszą drogę przebywają statki, zdążające do i z Gdyni. Przekopany kanał miałby duże znaczenie szczególnie dla rybołówstwa naszego.

W obecnym stanie rzeczy statki rybackie z Pucka, Jastarni, Gdyni, czy Helu, udające się na połowy na zachodnią część Bałtyku, na Skagerak, czy też statki towarzystw dalekomorskich, udające się na połowy na morzu Północnym, muszą opływać cały półwysep Helski, zużywając na to dużo czasu, jak i drogiego paliwa, co znów podwyższa koszty połowów i niekorzystnie odbija się na cenach ryb.

Strata czasu ma jeszcze większe znaczenie dla statków wracających z wynikami połowów. Dla ryby, jako towaru łatwo ulegającego zepsuciu, opóźnienie w dostawie kilkanaście godzin ma bardzo wielkie znaczenie.

A należy pamiętać o tym, iż rybołówstwo nasze nastawione jest na połowy dalsze i dalekomorskie i właśnie w tym kierunku pójdzie dalszy jego rozwój.

Oprócz tego wybudowanie Portu Rybackiego w Władysławowie, a co za tym idzie powstanie w przyszłości miasta wyłoni konieczność dogodnej i szybkiej komunikacji wodnej, co znów napotka na przeszkody w opływaniu półwyspu Helu.

Przekopanie kanału rozwiązałoby te trudności w całej pełni.

BRAK ZBYTU NA POŁOWY NASZYCH RYBAKÓW.

Rok bieżący jest szczególnie ciężki dla rybołówstwa naszego, które odczuwa go bardzo dotkliwie. Katastrofalny brak połowów szprota, tej podstawowej ryby dla rybołówstwa morskiego i przemysłu wędzarniczego, dotkliwie odbił się na sytuacji rybaków.

Ogólnie spodziewano się poprawy z chwilą rozpoczęcia sezonu połowów dorszy. Rachuby te jednakże okazały się płonne. Rok bieżący w porównaniu do ubiegłego jest w dorsze o wiele uboższy. Jakkolwiek dorsze są poławiane pod Bornholmem w dość dużych ilościach, to jednak skupienia ich w tym roku są mniejsze. Rybacy uskarżają się, że gdy w ze-

szłym roku połów kutra normalnie trwał jeden do półtora dnia, to teraz dwa do trzech dni. Nie zraża to jednak rybaków naszych do wyjazdów na połowy, gdyż sam fakt zmniejszania lub wzrastania połowów w poszczególnych latach jest normalnym zjawiskiem, zależnym od całego szeregu przyczyn.

Połowy jednakże mogłyby być o wiele znaczniejsze niż są obecnie, gdyby nie całkowity zastój w handlu rybnym. Ryb od rybaków nie ma komu kupować. Firmy handlowe, które w ubiegłym roku kupowały i magazynowały w chłodni ryby, teraz całkowicie wstrzymują się od zakupów w obawie, aby z zapasami nie zostać po sezonie, jak to miało miejsce w roku bieżącym, gdyż jeszcze teraz niektóre firmy posiadają zapasy dorszy zeszłorocznych w nieznacznej zresztą ilości.

Wobec takiego stanu rzeczy wyjazdy kutrów na morze są hamowane brakiem zbytu na złowione ryby. Rybacy tylko wówczas wyjeżdżają na połów, gdy otrzymują od odbiorców zapewnienie, iż połów ich będzie całkowicie zakupiony.

Jedynym poważniejszym odbiorcą ryb jest obecnie Chłodnia Rybna, która, w związku z uruchomieniem fabrykacji filetów, kupuje dorsze od rybaków.

Jasną jest rzeczą, iż stan taki odbija się katastrofalnie na naszym rybołówstwie morskim, które tak pieczołowicie i z takim nakładem pracy zostało zorganizowane.

BADANIA PRZY POSZUKIWANIU TERENÓW POŁOWÓW.

Prace badawcze przy poszukiwaniu nowych terenów połowów nie idą na marne. Próbne badania, przeprowadzone w roku ubiegłym przez statek Stacji Morskiej „Ewa" oraz próbne wyjazdy większych kutrów, popierane przez Morski Instytut Rybacki, doprowadziły do tego, że wyjazdy naszych rybaków na Kattegat są coraz śmielsze. W zimie kutry nasze zapuszczały się nawet do brzegów Szwecji — do Göteborga, gdzie łowiły szproty i śledzie. Jakkolwiek połowy te nie dały zbyt obfitych wyników, jednakże nie wyklucza to możliwości, że w przyszłości tereny te okażą się bardzo korzystne dla naszego rybołówstwa morskiego. W tym roku bowiem gwałtowne burze na Bałtyku oraz nieznajomość terenu uniemożliwiały rybakom śmielsze wyjazdy. Jednakże sam fakt udawania się naszych statków na dalsze wody ośmiela szersze rzesze rybaków i oswaja ich z myślą o „niebezpiecznych" wyprawach. Zarówno w roku ubiegłym jak i bieżącym, będą badane wschodnie wody Bałtyku, które, jak należy przewidywać, są zasobne w ryby. Zdarzają się nawet teraz między rybakami wypadki samorzutnego zapędzania się na wody wschodnie w nadziei znalezienia obfitszych połowów.

W dniu 6 maja br. przyjechał do Portu Rybackiego w Gdyni kuter „Kuź. 78", przywożąc z połowów 8.000 kg dorszy przeważnie w stanie ż[illegible]m. Zostały one złowione na wodach wschodnich, odle[illegible]ch około 10 godzin drogi na wschód od wyspy Bornholm i koło Bornholmu. Kuter ten, posiadając urządzenia do przechowywania ryb w stanie żywym, mógł sobie pozwol[illegible]udniowe próby bez obawy zepsucia się wyniku połowu.

PRZYWÓZ TOWARÓW RYBNYCH DO GDYNI W KWIETNIU 1938 R.

Ogólny przywóz towarów rybnych w kwietniu 1938 r. wykazał spadek w stosunku do przywozu w kwietniu roku ubiegłego. Ogółem przywieziono 565 ton, z czego na Port Rybacki przypada 354 ton, a na Handlowy 211 t.

Śledzi solonych przez Port Rybacki przewieziono 170,24 ton (Norwegia: 89,84 t.; Anglia 80,40 t.) Przez Port Handlowy 43,84 ton (Norwegia 14,65 t.; Dania 13,35 t.; Anglia 15,74 ton; Islandia 0,12 ton).

Śledzie świeże tylko przez Port Handlowy — 35 ton ze Szwecji.

Śledziki — Port Rybacki: 73,33 t. (ze Szwecji), Port Handlowy: 30.53 t. (z Norwegii).

Tran przez Port Rybacki: 38 t. (z Norwegii), przez Port Handlowy: 51.6 t. (Szwecja 13 t.; Norwegia 20,6 t.; Dania 8 t.; Holandia 10 t.)

Konserwy rybne przez Port Rybacki: 2.66 t. z Norwegii, przez Port Handlowy: 17 ton (Szwecja 0,82 t.: Norwegia 2,75 t.: Niemcy 0.32 t.: Portugalia 3,54 t.: Dania 6.42 t.; Francja 2,09 t.: Anglia 1,11 t.)

Sardynki — tylko przez Port Handlowy: 22,5 t. (z czego przypada na Portugalię 21.36 t.; Francję 1,11 t.)

Różnych ryb przeszło przez Port Handlowy 11 ton.

Z połowów własnych na Morzu Północnym dowieziono 64 t. różnych ryb i 2,26 t. tranu wytopionego na statkach.

Z Portu Rybackiego wysłano w kwietniu 86 wagonów z towarem rybnym do wnętrza kraju oraz 7 wagonów tranzytem do państw ościennych.

NOTOWANIA CEN NA ŚLEDZIE I INNE GATUNKI RYB W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.

Pierwsza połowa miesiąca maja zaznaczyła się bardzo słabym ruchem w handlu śledziami solonymi. Przy nieznacznym popycie ceny kształtowały się jak następuje: (towar clony, franco wagon Gdynia):

	1/1	1/2
jarmuckie I trade:		
matfull, maties, smolmaties	65	70
jarmuckie II trade		
matfull. maties, smolmaties	60	65
szkockie P.A.T. I trade		
maties, smolmaties	55	60
szkockie II trade	50	55
norweskie Vaar 5/600	55	—

norweskie Vaar 6/700	36	—
norweskie Sloe 5/600	37	—
norweskie Sloe 6/700	38	—
islandzkie oryginalne	70	75
ryby mrożone	za 50 kg	
dorsze mrożone, nieb. (Seelachs) czyszczone bez głów	25 —	
łupacze mrożone	17,50	
molwa (leng) mrożone, czyszczone	25,—	

Ceny,

płacone rybakom za ryby świeże za 50 kg:

dorsze świeże, czyszcz. z głowami	9,— do 9,50
flądry duże i małe	15,—
certy	40,—
płocie	27,50 do 28,00
węgorze	100,—

Do portu rybackiego nie przybył w ubiegłym tygodniu żaden statek ze śledziami lub przetworami rybnymi.

DOWOZY RYB Z WŁASNYCH POŁOWÓW DO PORTU RYBACKIEGO.

W ciągu pierwszej połowy b. m. (od 1 do 14 maja) dowieziono przez rybaków polskich z połowów pod Bornholmem 87.910 kg dorszy i 3.480 kg fląder.

FABRYKACJA FILETÓW RYBNYCH.

W związku ze zwiększeniem się połowów dorszy, fabryka filetów rybnych znajduje się w pełnym ruchu. Wobec dużego dowozu ryb, praca przy zatrudnieniu kilkudziesięciu kobiet trwa na dwie zmiany, a nawet projektuje się rozłożenie pracy na trzy zmiany.

Wyniki fabrykacji są coraz lepsze, gdy poprzednio wobec braku odpowiednio wyszkolonej siły roboczej, produkcja była nieznaczna, teraz zwiększa się z dnia na dzień.

Należy zaznaczyć, że obecnie praca odbywa się pod kierunkiem przeszkolonych instruktorów naszych, którzy z pracą tą zapoznani zostali przez specjalistę z Holandii.

Na zwiększenie produkcji oprócz zdobytego już w tym kierunku doświadczenia i wyrobienia wpłynął również i fakt, iż przy oprawianiu ryb zatrudniane są również rybaczki, które w oprawianiu mają dużą wprawę.

Sama fabrykacja filetów polega na oczyszczaniu ryb ze skóry i ości, układaniu czystego mięsa w formy i zamrożeniu.

Dla wygody klienteli i szerokiego spopularyzowania, filety produkowane są w kostkach jednokilogramowych.

Próby wprowadzenia filetów na rynek okazały się pomyślne. Filety swą jakością, jak też estetycznym opakowaniem (każda kostka owinięta w pergaminie lub w tomofanie i w tekturowym woskowanym pudełku) zyskały duże uznanie.

PRACA FABRYKI BECZEK ŚLEDZIOWYCH.

W ostatnich tygodniach została podjęta fabrykacja beczek śledziowych w beczkarni firmy „Mewy". W fabryce uruchomiono na razie tylko maszynownię, gdzie wyrabiane są komplety klepek, przeznaczone na eksport do Holandii. Samo składanie i zbijanie beczek będzie się odbywało za granicą. Fabrykacja beczek na własny użytek zostanie rozpoczęta za miesiąc w zwiazku z nowym sezonem połowów, na który już są czynione przygotowania. I tak w połowie maja wyruszą dwa pierwsze lugry połownicze, a z końcem maja dwa następne do bazy w Scheveningen w Holandii, gdzie będą pozostawały przez cały sezon połowów.

REGLAMENTACJA POŁOWÓW ŚLEDZI W HOLANDII.

Holenderskie statki rybackie poławiające śledzie są obecnie podzielone na 3 grupy według długości używanych sieci. Pierwsza grupa używająca sięci długości 1.216 do 1.313 m. udała się na połowy dnia 11 maja rb., druga grupa wyrusza 7 czerwca rb. i trzecia 22 czerwca rb.

Przed dniem 16 maja rb. nie wolno dostarczać połowów śledzi.

O wyniku połowów armatorzy są obowiązani zawiadomić centralę rybacką w ciągu 24 godzin od chwili powrotu statku.

Połowy śledzi są dozwolone do dnia 1 lipca 1938 r.

Między jedną a drugą podróżą musi być czas odpoczynku nie krótszy od 48 godzin.

ANGIELSKIE KŁOPOTY ŚLEDZIOWE

Połowy angielskie, zaspakajając w całości wewnętrzny popyt na śledzie, przeznaczone były w znacznej mierze na wywóz, szczególnie do Niemiec. Wobec jednak coraz silniejszego rozwoju własnych połowów niemieckich i wobec zbyt wysokich cen na śledzie z połowów angielskich wywóz ich w ostatnich latach zaczął się zmniejszać, a jednocześnie spadły i połowy. Porównując cyfry połowów w latach 1926 i 1937, widzimy wzrost ich w Niemczech ze 148 tys. becz. na 1.069 tys., w Holandii z 385 tys. beczek na 723 tys. beczek. w Norwegii z 84 tys. beczek na 243 tys. beczek, natomiast spadek w Wielkiej Brytanii z 1.397 tys. beczek na 892 tys. beczek.

Szukając naprawienia sytuacji rząd angielski ma zamiar powołać specjalną radę „śledziową", której zadaniem byłoby szukanie nowych rynków zbytu i zawarcie umowy z Niemcami i Holandią. Poza tym rząd ma popierać budowę nowoczesnych statków rybackich, które pracując taniej tym samym pozwalają na obniżenie cen połowów.

KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (14 V 38).

W handlu hurtowym (importowym) towarów kolonialnych zarysował się pewien kierunek ku stabilizacji rynku. Sytuacja jest wprawdzie ciężka i upłynie jeszcze dłuższy okres czasu zanim poszczególne przedsiębiorstwa importowe wrócą do normalnej pracy, ale jest lepiej niż było kilka tygodni temu. Licytowanie się importerów w cenach in minus dla zdobycia względnie utrzymania odbiorców, zostało w ostatnim czasie zaniechane. Większość importerów zrozumiała, że prowadzenie takiej polityki na dłuższą metę nie wyjdzie nikomu na dobre a jedynie zdemoralizuje do ostatniego kupujących, którzy widząc słabość i walkę wśród samych importerów, zaczęli coraz więcej stosować wobec dostawców metodę limitowania z góry cen zakupu. Są jeszcze firmy importowe, które od czasu do czasu obniżają w indywidualnych ofertach ceny towarów, jakkolwiek w cennikach oficjalnych utrzymują ceny normalne. Są to jednak już tylko wypadki sporadyczne i stosowane tylko przez te firmy gdańskie i gdyńskie, którym grunt pod nogami zaczyna się chwiać bądź to ze względów politycznych, bądź ze względu na przestępstwa dewizowo - kontyngentowe lub normalnego zmniejszania się ich zasięgu pracy (działalności), wskutek powstawania firm nowych o większej energii twórczej.

Na inny kierunek pracy wpłynęło głównie zmniejszenie się znacznie starych zapasów towarów, jak również okoliczność likwidacji niektórych firm kolonialnych żydowskich w Gdańsku. Zasięg pracy pozostałych firm gdańskich względnie tych, które przejęły biura i magazyny firm uchodzących ze względów politycznych, jest znacznie mniejszy od dawniejszych.

Ze zmianą ilości i zasięgu pracy firm gdańskich winna być dokonana również zmiana w przydziałach kontyngentów przywozowych na towary kolonialne. Wysokość kontyngentów, ustalona dla firm gdańskich ostatnią umową kontyngentową jest obecnie za duża i winna być proporcjonalnie do zmniejszonego zasięgu działalności obecnego stanu liczbowego firm gdańskich zredukowana i przelana na korzyść firm gdyńskich.

Kawa surowa:

Sprzedaż kawy surowej zaczyna być opłacalna. Wskutek znacznego zmniejszenia się zapasów kawy brazylijskiej, a szczególnie wyzbycia się większych zapasów przez firmy gdańskie, w walce o odbiorców kawy nastąpiło znaczne osłabienie. Sprzedaż kawy odbywa się w sposób spokojny. Importerzy nie spieszą się z wyzbywaniem tej ilości kawy, którą posiadają w magazynach, gdyż odbiorcy krajowi, po wyczerpaniu się im zapasów, zaczynają normalnie zwracać się do importerów o dostawy kawy, W kawach niebieskich podaż w dalszym ciągu mniejsza od popytu. Ceny mocne.

Ceny na poszczególne gatunki kawy kształtują się następująco za 1 kg towaru oclonego loco magazyn importera : Rio 7—zł 3.10—3,15, Santos zł 3,80—4.10, Guatemala zł 4,80—5,20, Costarica zl 5,40—6.00 wszystko zależnie od gatunku.

Na rynkach zagranicznych europejskich w transakcjach tranzytowych istnieje pewne ożywienie. Ceny mają tendencję lekko zwyżkową. Oferty zamorskie bez zmiany.

Na rynku amerykańskim, w New Yorku — tendencja stała. Ceny kształtowały się w dniach 10 i 11 V br. za 1 lbs. w centach dolarowych następująco: Rio 7 loco — 5,12, a z dostawą na lipiec — 4,28, Santos 4 loco — 7,25, a z dostawą na lipiec — 5,80—5,86.

Herbata: Stare zapasy herbaty znacznie się zmniejszyły. Importerzy zaprzestali sprzedawać poszczególne gatunki herbaty ze stratą. Po usunięciu nadmiaru herbaty, import zaczyna być rentowy. Ceny mają tendencję lekko zwyżkową. Kształtują się one następująco za 1 kg loco magazyn importera: Sumatra zł 12,50—12,90, Cejlon zł 12.80—14.20, Travancora zł 13,50—14.00.

Na rynku londyńskim tendencja mocna na wszystkie gatunki herbaty. Ceny stałe i również mocne. Z uwagi na słabsze dowozy należy spodziewać się pewnej zwyżki cen. Ceny wg notowań ostatnich aukcyj przedstawiają się za 1 lbs. następująco: Herbata indyjska — pekoe 1s2d—1s3d. broken 1s0½d—1s5d, orange 1s1d — 1s3¾d, broken orange 1s1¼d — 1s9[illegible]d. fannings 1s1d—1s4d; herbaty z Javy i Sumatry: pekoe 10¾d—11½d. broken 10½d—1sh 2½d. orange 1s5½d—1s10d, broken orange 11¼d—2s8¼d. fannings 11¼d—1s1d.

Korzenie:

W handlu pieprzem czarnym ruch lekko ożywiony. Dowozy mniejsze od popytu. Ceny kształtują się w granicach 3.10—3,15 zł za 1 kg loco magazyn importera za towar oclony. — Pieprz biały — zbyt bardzo słaby, ceny zł 3,50—3,60 za 1 kg. Zainteresowanie w cynamonie również słabe. Ceny zł 6,00—6,10 za 1 kg. W handlu pimentem panuje prawie zupełny zastój. Sprzedaż dochodzi do skutku w sporadycznych wypadkach i na drobne ilości. Ceny wahają się w granicach zł 5.80—6.00 zł za 1 kg.

Masło kakaowe:

Dowozy bardzo małe, pomimo tego zbyt masła kakaowego napotyka na znaczne trudności i jest bardzo słaby. Ceny kształtują się w granicach zł 2,70—2,75 za 1 kg (towar oclony).

Owoce suszone:

Ruch w handlu owocami suszonymi znacznie osłabł. Ceny mają tendencję zniżkową. — Śliwki amerykańskie spadły nawet o 10—20 groszy na kg zależnie od wielkości i jakości śliwek.

Migdały włoskie słodkie oferowane są cif Gdynia za 100 kg, workowe Lit. 1.195—1,280, skrzynkowe lir. 1.255—1.550, migdały gorzkie od lir. 990—1.090.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 27 kwietnia nadszedł do Gdyni s/s „Baltrover“ z transportem 355 kg herbaty z przeładunku w Londynie.

s/s „Puck“ przywiózł dnia 3 maja z Rotterdamu 382 kg herbaty.

Zapowiedziany przez nas na dzień 4 maja s/s „Sicilia“ przyszedł do Gdyni dnia 5 maja i wyładował 3.415 skrzyń pomarańcz włoskich wagi 131.506 kg.

Dnia 7 maja zawinął do portu s/s „Wiborg“ z ładunkiem 72.000 kg bananów.

s/s „Wiktor“ przywiózł dnia 9 maja z Hamburga 1.410 kg herbaty.

Dnia 11 maja nadszedł do Gdyni s/s „Valencia“, który przywiózł z Palermo 10.672 skrzyń cytryn, z Messyny 30 bel, tj. 1.500 kg liści bobkowych i z Lizbony 66 skrzyń 1.710 kg sardynek.

s/s „Zeester“ i s/s „Harm Smeenge“ nadeszły do Gdyni dnia 13 maja. Pierwszy przywiózł około 40.000 kg bananów, drugi 50.000 kg.

Dnia 16 maja przywiózł s/s „Isa“ z Calamaty: 44.700 kg koryntek, z Istambulu 16.700 kg orzechów i z Imiru 48.000 kg sułtanek.

s/s „Selma“ przychodzi do portu dnia 18 maja i wyładuje transport 11.500 skrzyń cytryn.

Dnia 28 maja spodziewany jest w Gdyni s/s „Scania“ z nowym transportem cytryn włoskich.

Dnia 29 maja ma nadejść do Gdyni s/s „Aasne“, którym z Istambułu nadejdzie ca 14.000 kg orzechów i mniejsze ilości owoców suszonych.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 28 kwietnia do 12 maja urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie cztery przetargi, na których wystawiły razem: 3.425 klatek pomarańcz włoskich, 200 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 840 skrzyń grapefruits, 101 worków śliwek kalifornijskich i 45 worków migdałów włoskich.

Pomarańcze włoskie sprzedano w całości w cenie 1,60—1.97 zł za kg. Pomarańcze palestyńskie również wszystkie sprzedano w cenie 1,93—1,96 zł. Grapefruits sprzedano 540 skrzyń po 29,50—40,50 zł skrzynia. Śliwki kalifornijskie wycofano. Migdałów sprzedano 25 worków po 6,50—6,55 zł za 1 kg.

Jak z wyżej podanych cen wynika nastąpiła gwałtowna zwyżka cen pomarańcz tak włoskich jak i palestyńskich. Ceny 1,60—1,62 zł za 1 kg pomarańcz włoskich płacono na ostatniej aukcji w kwietniu. Zwyżka nastąpiła w pierwszych dniach maja, wskutek braku towaru na rynku.

Stan ten trwać będzie prawdopodobnie do końca sezonu wiosennego.

Niżej podajemy szczegółowy przebieg aukcyj:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły w tym okresie sprawozdawczym jeden przetarg w dniu 6 maja. Na aukcję wystawiono 1.306 klatek pomarańcz włoskich Gennaro Giufrida i Spina. Wszystkie sprzedano w cenie 1,90—1,96 zł.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

na aukcji w dniu 28 kwietnia wystawiły:

669 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 669 kl. w cenie 1,60—1.62 zł kg
230 skrzyń grapefruits palest. — sprzedano 230 skrz. w cenie 29.50—30,50 zł za skrz.
101 worków śliwek kalifornijskich — wycofano
25 worków migdałów włoskich — sprzedano 5 worków w cenie 6,50 zł kg.

Dnia 5 maja oddano do przetargu następujące towary:

700 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 700 klatek w cenie 1,95—1,97 zł kg
200 skrzyń pomarańcz palestyńskich — sprzedano 200 skrz. w cenie 1,93—1,96 zł kg
310 skrzyń grapefruits palest. — sprzedano 310 skrz. w cenie 39—40,50 zł skrz.
20 worków migdałów włoskich — sprzedano 20 worków w cenie 6,50—6,55 zł kg

Dnia 10 maja wystawiono:

750 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 750 kl. w cenie 1,82—1,87 zł kg
300 skrzyń grapefruits palest. — w całości wycofane.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH.

Zapasy owoców południowych w magazynach portowych i publicznych składach celnych wynosiły na dzień 14 V 38:

pomarańcz	19.508	skrzyń
mandarynek	—	
cytryn	10.286	„
grapefruits	2.200	„

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY.

Jak nas informują miejscowi kupcy ceny pomarańcz włoskich i palestyńskich zwyżkowały na 1.80—1.90 zł za 1 kg. Mimo, że na rynku są małe ilości towaru, kupcy nie wykazują zainteresowania ze względu na wysokie

ceny. W najbliższym czasie nie są spodziewane nowe transporty, z czego wnioskować można, że ceny utrzymają się na tym poziomie.

Ceny cytryn zwyżkują i obecnie kształtują się 86—90 zł para.

Ceny grapefruits palestyńskich wahają się w granicach 40—42 zł skrzynia.

KRONIKA ZAGRANICZNA

KONIEC SEZONU OWOCÓW CYTRUSOWYCH W PALESTYNIE.

W poprzednim numerze podaliśmy krotki przegląd eksportu od początku bieżącego sezonu do końca lutego br.

Już dzisiaj w ostatnich dniach sezonu możemy dokładniej go omówić. Jak z końcowych obliczeń wynika eksport w tym sezonie dał nadspodziewane wyniki. Wyniósł on do połowy kwietnia 11.224.000 skrzyń.

Sezon w roku ubiegłym dał rekordowy eksport. Tegoroczny jednak eksport przewyższył go o ca 10%. Eksporterzy palestyńscy obliczali tegoroczny eksport na ca 10 mil. skrzyń. Rezultat końcowy był dla nich niespodziewany. Dla porównania eksportu tegorocznego z ubiegłorocznym podajemy niżej dane cyfrowe.

	Sezon 1937/38	Sezon 1936/37
	skrzyń	skrzyń
pomarańcze	9.566.000	9.101.000
grapefruits	1.578.000	1.268.000
cytryny i inne	80.000	61.000
	11.224.000	10.430.000

Najpoważniejsze ilości owoców załadowano w Haifie — 6.224.000 skrzyń, w Jaffie — 3.800.000 i w Tel-Aviv 1.000.000 skrzyń.

Z odbiorców rokrocznie pierwsze miejsce zajmuje Anglia, której import wyniósł 63% całego eksportu palestyńskiego. Drugie miejsce zajmuje Holandia 9,7%, następne Szwecja 4,3%, Belgia 4.2%, Polska 3,2%. Norwegia 2,5%..

W roku bieżącym bardzo silnie rozwinęli działalność eksportową w Palestynie Arabowie, którzy ze swych plantacyj eksportowali 5,25 milion. skrzyń. Żydowscy plantatorzy eksportowali 6,25 mil. Rozwój eksportu pomarańcz z kolonij arabskich postępuje od roku ubiegłego stale naprzód. Wpływają na to niższe koszty eksploatacyjne w postaci tańszego robotnika.

W następnym sezonie eksport palestyński ma wynieść ca 12,5 mil. skrzyń w związku z powiększeniem plantacyj cytrusowych.

PRZYWÓZ OWOCÓW POŁUDNIOWYCH DO LITWY.

Po obniżeniu cła na owoce południowe przywóz ich do Litwy znacznie się zwiększył.

W styczniu rb. przywieziono ogółem 464,4 ton owoców południowych za 311 tys. litów wobec 37.6 ton wartości 33.5 tys. litów w styczniu 1937 r.

Szczególnie się zwiększył przywóz pomarańcz, bo przeszło dwudziestokrotnie.

WYWÓZ BANANÓW Z KAMERUNU.

W ciągu ostatnich pięciu lat wywóz bananów z Kamerunu wzrósł przeszło 40-krotnie, a mianowicie z 580 ton w 1933 r. do 24,4 tys. ton w 1937 r. Do wzrostu wywozu bananów przyczynia się kolej kolonialna w ten sposób, że w okresie ładowania bananów na statek organizuje pociągi kursujące bez przerwy dzień i noc, aby tylko zmniejszyć do minimum czas pozostawania bananów w wagonach. Przewozem bananów z przystani Bonaberie zajmują się przeważnie statki francuskie.

JUGOSŁAWIA.

Zbiór śliwek serbskich i bośniackich zapowiada się w tym roku bardzo dobrze. Mrozy, jakie panowały w Jugosławii w okresie kwitnięcia drzew owocowych, wyrządziły szkody jedynie drzewom owocowym wczesnym jak gruszom, jabłoniom itd.


Reklama jest dźwignią handlu!